NEGOCIOS EXTERNOS

DOCUMENTOS APRESENTADOS ÁS CORTES

NA

SESSÃO LEGISLATIVA DE 1882

PELO

MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS

VOLUME II

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1882

NEGOCIOS EXTERNOS

DOCUMENTOS APRESENTADOS ÁS CORTES

NEGOCIOS EXTERNOS

DOCUMENTOS APRESENTADOS ÁS CORTES

NA

SESSÃO LEGISLATIVA DE 1882

PELO

MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS

VOLUME II

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1882

QUESTÃO DO ABALROAMENTO

ENTRE OS VAPORES

CITY OF MECCA E O INSULANO

N.º 1

O SR. SAURIN, ENCARREGADO DE NEGOCIOS DA GRAN-BRETANHA AO SR. JOÃO DE ANDRADE CORVO, MINISTRO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS

British Legation.—Lisbon, April 25, 1879.—M. Saurin Her Britannic Majesty's Chargé d'Affaires presents his compliments to His Excellency Sr. João de Andrade Corvo, His Most Faithful Majesty's Minister for Foreign Affairs, and has the honour to transmit herewith to His Excellency the accompanying Memorandum upon the question of the collision between the *City of Mecca* and the *Insulano*.

Traducção.—Legação britannica.—Lisboa, 25 de abril de 1879.—M. Saurin, Encarregado de Negocios de Sua Magestade Britannica, apresenta os seus comprimentos a S. Ex.ª o Sr. João de Andrade Corvo, Ministro dos Negocios Estrangeiros de Sua Magestade Fidelissima, e tem a honra de transmittir a S. Ex.ª o Memorandum junto ácerca da questão do abalroamento entre o *City of Mecca* e o *Insulano*.

A

Memorandum respecting case of «Insulano» and «City of Mecca»

British Legation.—Lisbon, April 25th 1879.—The circumstances connected with the case of the *Insulano* and *City of Mecca* are too familiar to His Excellency sr. Corvo, for it to be necessary to do more than give a general outline of the different stages through which it has passed, before arriving at the final issue which is about to be decided before the Supreme Court.

At the first trial the *City of Mecca* was condemned; this judgement was appealed against, and again the jury decided against the *City of Mecca*; but the judge held that the Court had no jurisdiction, and the case fell through.

It was then brought before the Court of Appeal (Relação) and, that Court ha-

ving annulled the judgement of the lower Court, the finding of the Jury adverse to the *City of Mecca* is revised.

The case is now before the Supreme Court, the decision of which will be final.

As Your Excellency is aware, the dispute in this case is not principally about facts; the accounts given by the opposing parties do not materially, or at least irreconcilably, differ, and thus here what usually constitutes the greatest element of difficulty in arriving at a decision in running down cases, does not exist; but curiously enough each side relies on the same article in the rules for preventing collisions at sea for his defence and the condemnation of his adversary.

The construction put on that article by the advocate of the *Insulano* supported in Court by two officers of the Portuguese navy, and eventually adopted by the Jury as the ground of their condemnation of the *City of Mecca* is one which has since been authoritatively declared by the Portuguese Government as erroneous, and an amended article has been substituted which leaves no loop—hole for casuistry.

So far the interests of all maritime nations, gravely imperilled by any ambiguity on so important a point, are guaranteed for the future, and the question loses altogether its international aspect.

But the question of Justice to the individual still remains; and it might be suggested that, could the fact be brought clearly before the Court that that construction of the article, which has been fatal to the owners of the *City of Mecca*, is not only at variance with the original article in the British rules, of which it was intended to be a translation, but has been authoritatively repudiated by the Portuguese Government itself, it might hesitate before awarding to British subjects (Lloyd's underwriters), amongst others, damages in a case which they have never ventured to bring before an English Court, knowing that the only chance of their success lay in taking advantage of some pretended verbal ambiguity in the Portuguese version.

Both Governments, the Portuguese as well as the British, could not, it may safely be asserted, but see with the deepest regret a decision confirmed which can only be justified by a total misconception of the regulations adopted by the two Governments by mutual consent.

(Traducção)

Memorandum relativo ao caso do «Insulano» e do «City of Mecca»

Legação britannica.—Lisboa, 25 de abril de 1879.—As circumstancias relacionadas com o caso do *Insulano* e do *City of Mecca* são bem conhecidas de S. Ex.ª o Sr. Corvo, para que seja necessario mais do que fazer um esboço geral das differentes phases por que elle passou antes de chegar á sua conclusão final, que está proxima a decidir-se perante o Supremo Tribunal.

Na primeira sentença o *City of Mecca* foi condemnado; este julgamento foi an-

nullado, e segunda vez o jury decidiu contra o *City of Mecca,* mas o Juiz sustentou que o tribunal não tinha jurisdicção, e declinou a competencia.

Foi então levado perante o tribunal de appellação (Relação); e tendo esse tribunal annullado o julgamento do tribunal inferior, a declaração do jury, contraria ao *City of Mecca,* está em recurso de revista.

A questão está agora perante o Supremo Tribunal, cuja decisão será final.

Como V. Ex.ª está informado, a contestação n'esta causa não é principalmente ácerca dos factos; os relatorios feitos pelas partes contrarias não differem essencialmente, ou pelo menos não divergem de uma maneira irreconciliavel; e assim aqui não existe o que geralmente constitue o maior elemento de difficuldade para chegar a uma decisão que ponha termo aos litigios; mas precisamente cada uma das partes confia sufficientemente para a sua defeza e condemnação do seu adversario no mesmo artigo dos regulamentos para evitar abalroamentos no mar.

A interpretação dada áquelle artigo pelo advogado do *Insulano,* sustentada no tribunal por dois officiaes da marinha portugueza, e por ultimo adoptada pelo jury como fundamento da condemnação do *City of Mecca,* foi depois officialmente declarada erronea pelo Governo Portuguez, e foi-lhe substituido um artigo emendado que não deixa subterfugios á casuistica.

D'esta fórma os interesses de todas as nações maritimas, gravemente arriscados por qualquer ambiguidade sobre ponto tão importante, ficam garantidos no futuro, e a questão perde completamente o seu aspecto internacional.

Mas a questão de justiça sob o ponto de vista individual ainda subsiste; e póde-se suggerir, que se fosse apresentado claramente perante o tribunal o facto, que a interpretação do artigo, que foi fatal aos proprietarios do *City of Mecca,* não só differe do artigo original nos regulamentos inglezes, do qual se entendia ser uma traducção, mas foi officialmente rejeitada pelo proprio Governo Portuguez, aquelle poderia hesitar antes de sentenciar os subditos britannicos (os seguradores de Loyd) entre outros, a perdas e damnos n'uma causa que elles nunca tentaram levar perante um tribunal inglez, sabendo que a sua probabilidade unica, de resultado favoravel, consiste em tirar vantagem de alguma pretendida ambiguidade verbal na versão portugueza.

Ambos os Governos, tanto o Portuguez como o Inglez, póde-se certamente affirmar, não poderiam deixar de ver com o mais profundo pezar confirmada uma decisão, que se póde unicamente justificar por um desconhecimento total dos regulamentos adoptados pelos dois Governos por consenso mutuo.

N.º 2

O SR. R. B. D. MORIER, MINISTRO DE SUA MAGESTADE BRITANNICA AO SR. ANSELMO JOSÉ BRAAMCAMP

Cintra, 10 August 1879.— Monsieur le Ministre.— Her Britannic Majesty's Government have had under their consideration the Judgment delivered by the Supreme

Court in the case of David Anderson, and George Smith and Sons versus Lloyd's and others of London, in connexion with the collision between the *City of Mecca and the Insulano*, published in numbers 169 and 174 of the *Diarios do Governo* of the 30th of July and 5th Instant.

As Your Excellency is doubtless aware this Judgment is concerned with matters of grave international importance, and I have been accordingly instructed to lose no time in informing the Government of His Most Faithful Majesty, that Her Majesty's Government reserve their right to intervene diplomatically against the execution of this sentence, if so advised.

I avail myself of this occasion to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Traducção.— Cintra, 10 de agosto de 1879.— Senhor Ministro.— O Governo de Sua Magestade Britannica tomou em consideração a sentença dada pelo Supremo Tribunal no processo de David Anderson e Jorge Smith e filhos contra Lloyd's e outros de Londres com respeito ao abalroamento entre o *City of Mecca* e o *Insulano* publicada nos n.^{os} 169 e 174 dos *Diarios do Governo* de 30 de julho e 5 do corrente.

Como V. Ex.ª está sem duvida informado, esta sentença liga-se com materias de grave importancia internacional, e em consequencia d'isso recebi instrucções para sem demora informar o Governo de Sua Magestade Fidelissima, que o Governo de Sua Magestade reserva o seu direito de intervir diplomaticamente contra a execução d'esta sentença, se o julgar conveniente. Aproveito esta occasião, etc.

N.º 3

O SR. ANSELMO JOSÉ BRAAMCAMP AO SR. R. B. D. MORIER

Agosto, 26 de 1879.—Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.—Recebi a nota que V. Ex.ª me fez a honra de me dirigir com data de 10 do corrente mez, e na qual me communica que o Governo de Sua Magestade Britannica estava examinando a sentença proferida pelos tribunaes portuguezes na causa civel intentada por David Anderson e Jorge Smith e filhos contra Lloyd's e outros de Londres, com respeito ao abalroamento entre o *City of Mecca* e o *Insulano*, e se reservava o direito de intervir diplomaticamente contra a execução d'esta sentença, se assim o julgasse conveniente.

Concordo com V. Ex.ª em que a referida sentença dos tribunaes portuguezes póde ter relação mais ou menos immediata com importantes assumptos de direito internacional. Mas, como V. Ex.ª sabe, estes assumptos não estão claramente regulados pelo concenso das nações cultas e divergem muito ácerca d'elles as opiniões dos jurisconsultos e publicistas mais auctorisados. Entretanto a Gran-Bretanha é a nação que mais expressamente estabeleceu na sua legislação interna o principio

de que as infracções commettidas por qualquer individuo, *seja ou não seja subdito de Sua Magestade em pleno mar nas aguas territoriaes das possessões de Sua Magestade, ficam sujeitas á jurisdicção dos competentes tribunaes inglezes, embora commettidas a bordo de um navio estrangeiro, ou por meio de um navio estrangeiro* (lei de 16 de agosto de 1878).

Estou, pois, persuadido que o Governo de Sua Magestade Britannica ha de reconhecer que o caso sujeito ao seu esclarecido exame não reune os caracteres ou circumstancias que, segundo os principios de direito das gentes, podem justificar a intervenção diplomatica.

Aproveito esta occasião, etc.

N.º 4

O SR. R. B. D. MORIER AO SR. ANSELMO JOSÉ BRAAMCAMP

Her Britannic Majesty's Legation.—Lisbon, January, 30th, 1880.—Monsieur le Ministre.—In the Note which I had the honour to address to you on the 10th of August last, I informed Your Excellency that Her Majesty's Government reserved their right to intervene diplomatically against the execution of the sentence delivered by the Supreme Court in the case of David Anderson and George Smith and Sons versus Lloyd's and others of London, and I have now to state that, Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, having, in consultations with the Law Officers of the Crown, given to the matter the serious consideration which it demanded is of opinion that, both as regards the question of jurisdiction and that of the meaning and application of the International Sailing Rules, the case is one which calls for Diplomatic intervention.

I have accordingly been instructed to lay it in all its details before Your Excellency, and to express the hope that His Most Faithful Majesty's Government will examine it with the same sincere desire to arrive at a friendly understanding on the subject, as that by which Her Majesty's Government are themselves animated. The issues, both in regard to the principles of International Law, and to the matters of International Practice which they involve, are of grave importance and touch questions in which all maritime nations are equally concerned.

Moreover, the distinctive character of Portugal as a maritime Power, and the great traditions associated with her history in that capacity, invest the attitude which she may assume in regard to these questions with a peculiar interest, and I need therefore hardly observe that were her Government to adhere to the theory of undefined and practically unlimited territorial jurisdiction over the high seas, put forward in the sentence of the Supreme Court, and to the distorted application of the sailing rules to which that sentence has been forced to have recourse, in order to maintain the ruling of the Court below, the disturbing effect of such a decision would extend to far wider circles than those primarily affected by the judgment itself. So retrograde a step as that of a mediœval claim to exclusive national jurisdiction over un-

defined portions of the open sea would be viewed with regret by those who have seen Portugal zealously adhering to modern ideas of progress and civilisation, whilst the discredit that would be thrown on the International Sailing Rules from the refusal of Portugal to enforce them in a fair and impartial spirit against a national vessel, and the feeling of general uncertainty and uneasiness that would be thereby created amongst sea-faring nations, would coincide most inopportunely with the correspondence which has lately been exchanged between the maritime Powers for a final revision of those Rules.

Before going further, I must advert to the observations contained in Your Excellency's Note of the 26th of August in reply to mine of the 10th of that month, I do so the more willingly that by removing the misconception under which Your Excellency's Note was written, I shall be enabled, at once, to dispose of that portion of my case which has reference to the question of Jurisdiction.

Your Excellency, correctly surmising that the reservation made by Her Majesty's Government in reference to the execution of the sentence of the Supreme Tribunal had, in part, to do with the question of Jurisdiction, states «that these international matters have not been clearly settled by the consent of civilised nations, and that the opinions of legists and publicists of the greatest authority differ very much in regard to them. That, nevertheless, Great Britain is the nation which has most expressly embodied in its internal legislation the principle that infractions committed by any persons, *whether they be the subjects of Her Majesty or not, on the High Seas, in the territorial waters of Her Majesty's Possessions, shall be subject to the jurisdiction of the proper English Courts, although the same may have been committed on board a foreign ship, or by means of a foreign ship*: (the italics are those of Your Excellency's Note) as evidenced by the law of the 16th of August, 1878.»

Now, if I rightly seize the argument contained in the above quoted passages, it amounts to this: The question of Jurisdiction on the High Seas is an open question of International Law on which the highest authorities differ; but Great Britain has gone further than any other Nation in cutting through the International knot with the sword of municipal enactment; she cannot refuse to others a right which she claims for herself; and having settled the question as far as her own action is concerned by the Act of the 16th of August, 1878, she has put it out of her power to contest to Portugal the right to do the same by the sentences of her Tribunals.

Now, had Your Excellency been acquainted with the circumstances which gave rise to the Act of 1878, you would have known that it is the exact reverse of this proposition which holds good, and that the action of Her Majesty's Courts which led to the necessity of passing the law referred to, gives to Great Britain a right, greater than that possessed by any other Nation, to protest against the importation into the realm of International Law of new doctrines in regard to Jurisdiction. In instructing me to make representations to His Most Faithful Majesty's Government, on the present occasion, Her Majesty's Government are fulfilling the duty imposed upon them, in common with all other maritime nations, of protesting against any encroachments upon rights which are the common property of the civilised world, but the exce-

ptional scrupulousness displayed by the British Tribunals under the circumstances referred to, in refraining from taking any step in derogation of those International rights, adds an additional force to their expostulation when they call upon others to be equally conscientious.

In explaining to Your Excellency the history of the Act of 1878, I must again advert to the statement that «these matters have not been clearly settled by the consent of civilised nations, and that the opinion of legists and publicists of the greatest authority differ very much in regard to them».

Now, it is undoubtedly true that in regard to the *interpretation* of certain received principles there still exist differences of opinion amongst publicists and legists, but on the general principles themselves, there is the most absolute agreement, and it is these general principles which were dealt with in connexion with the circumstances under which the act of 1878 arose, and it is these same general principles which are at stake in connexion with the sentence of the Supreme Tribunal.

The general principle agreed to by the common consent of all civilised nations, (and I may remind Your Excellency that the immediate cause of the great work, in which Grotius first laid down this principle, was the claim of Portugal to exclusive dominion over the Eastern Ocean) is, that, «as the open sea is physically incapable of occupation, it is not susceptible of dominion, and inasmuch as no nation can reduce it into its possession, it is and must ever remain *nullius territorium*»—a principle absolutely exclusive of the idea of *national* jurisdiction over it.

This principle is however modified, so far as the seas immediately adjacent to the coast of a State are concerned, by the principle of International law: *terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*, an uncertain delimitation, which, however, by general consent, has been assumed to be a distance of one marine league, or three nautical miles, answering to an ideal cannon-shot.

Now, the point which it is all important to note is that «the disagreement amongst publicists and legists and the absence of consent amongst civilised Nations in these matters» to which Your Excellency's note adverts, have in no way reference either to the general principle of the exclusion from the open sea of national jurisdiction, or to the principle that the only admissible modification of this freedom of the seas is the international doctrine, that the dominion of the land extends over such portions of the sea immediately adjoining the coast as lie within the reach of weapons wielded from the land. The differences adverted to have solely reference: *first,* to the extent of the adjacent zone over which national jurisdiction is admitted, —some writers having maintained that the three mile zone hitherto accepted, should be extended to suit the improvements made in modern artillery; and, *second,* to the character and degree of sovereignty and dominion to be exercised within the zone; in other words, to the more or less of proprietary rights and rights of jurisdiction which the common consent of civilised nations has conceded to the seaboard State over its littoral waters, in derogation of the principle of the *mare liberum,* by which these nations are all equally bound.

As regards the first of these two points, namely, the theory that the maritime

territory of every State shall be perpetually shifting with every improvement made in the construction of heavy guns, it is one which can hardly be treated seriously, but, as it in no way affects the question with which we are concerned, I need not advert to it except to say that Her Majesty's Government have always strenuously protested against every attempt made to extend this zone beyond the maritime league, or three nautical miles, known to International Law. As Your Excellency will see by consulting the Archives of your Office, a Note was addressed to the Portuguese Government on the 13th of October 1874, informing them of the protest made by Her Majesty's Government against the claim put forward by Spain to national jurisdiction within a zone of six miles, inviting them to express their opinion on the subject of maritime territory, and desiring to be informed whether the Portuguese Government had acquiesced in the pretensions of Spain. No answer, I regret to say, has ever been returned to this communication.

The second point on which differences of opinion prevail—that of the degree of absoluteness to be attached to the proprietary rights and rights of jurisdiction accorded by International Law to the territorial Sovereign within the zone—is far more important, because the question involves the very essence of the principles which formed the subject of contention in the great controversy between the *mare clausum* and the *mare liberum*. It may, however, be fairly assumed that until the case of the *Franconia* arose (the case to which I am about to call Your Excellency's attention as that on which the decisions of the British Court above referred to, had reference) the doctrine that these rights of property and territorial jurisdiction «within a zone of three miles were absolute and excluded those of every other «nation» had been generally accepted by the received authorities on International Law. I feel justified in saying so because this is expressly stated in the words above quoted, and without any kind of reservation, in the last edition of the *Elements of International Law,* by the well known publicist Wheaton, published before the case of the *Franconia* arose.

From the above it will be seen: First, that any claim put forward to exercise national jurisdiction on the open sea, at a distance from the shore to which the principle *finitur terræ dominium ubi finitur armorum vis* cannot possibly, even with the most exaggerated belief in the range of modern guns, be made to apply, is a pretension which runs counter to one of the most sacred principles of International Law respecting which there is not, and cannot be a shadow of diversity in the views of publicists and legists, or in the public laws and usages of civilised mankind; namely, that the open sea is *nullius territorum,* and consequently that a pretension of this kind is one which all nations are equally bound to resist as an attack on their inalienable rights. Secondly, that Great Britain has always strenuously resisted any attempt made to extend the zone of maritime territory, conceded by International Law, beyond the recognized distance of three nautical miles and that the Portuguese Government were at a comparatively recent date officially informed of the views of her Majesty's Government on the subject, and of their determination never to admit such claims.

I now come to the case of the *Franconia*, the extreme importance of which consists, amongst other things, in its having, so to speak, opened up afresh the question of the freedom of the seas, within the recognized zone of three nautical miles, and called in question certain elementary principles respecting which all writers on International Law appeared to be agreed.

The case was that of «The Queen versus Keym», and the question raised was whether a foreigner running down a British Ship with criminal carelessness, close to the British Coast, and drowning British Subjects, was liable in the Criminal Courts of Great Britain.

At the trial, the Jury found that the accused, who was the captain of a German vessel called the *Franconia*, with criminal carelessness ran down a British Steamer called the *Strathclyde*, off Dover pier, and, therefore, considerably within the three-mile zone.

The point raised by the Defendant's Counsel was that he, being a foreigner, in a foreign ship, passing on the high seas, in the exercise of the free right of navigation on the seas from one foreign port to another, the Crown had no jurisdiction. On the side of the Crown, it was, on the other hand, contended that he was liable because the offence took place within the three mile zone which being subject to the Sovereignty of the Crown, was therefore subject to the criminal jurisdiction of the Crown.

This question having been reserved for appeal, was argued before the Supreme Court of Judicature consisting of fourteen judges presided by Sir Alexander Cockburn, the Lord Chief Justice of England, and decided by a majority of one, against the Crown, in favour of the Defendant, who — be it remembered — had been found guilty by a Jury of criminally causing the death of a British Subject, in a British Ship, not far from the low-water mark of the English shore, i. e. in waters described, without any single exception, by all writers on International Law as «territorial waters». By this decision it was ruled that the Crown had no jurisdiction over criminal offences committed beyond low-water mark. In other words, the highest English Court of Justice decided that the doctrine of International Law, to which, as above stated, Wheaton gives his unqualified assent, namely: — that the rights of property and territorial jurisdiction, claimed over its littoral sea by the Seaboard State, are, to the extent of three miles, absolute, — did not apply to England.

The Judgment of the Lord Chief Justice is a masterly exposition of the principles which underlie the great doctrine of the *mare liberum*, and is well worthy to assume a place beside the immortal work that bears that name. I have only space, however, to give Your Excellency the outline of the argument in so far as it bears upon the question we are examining.

The point of departure, — the unassailable axiom — from which the entire argument of the sentence pronounced by the Court is deduced, is thus stated by the Lord Chief Baron.

«Inasmuch as it cannot be disputed that the high seas, that is to say, *the whole seas of the world below low-water mark*, are open to all the world, and that the ships

of every nation are free to navigate them, no one nation has the right to exercise criminal jurisdiction over the ships of other nations, or the natives of other nations within such ships navigating the high seas, that is, passing through the high seas (without casting anchor or stopping) between one foreign port and another, *unless by treaty, or express agreement, or by general and long — continued usage evidenced by the actual exercise of such jurisdiction acquiesced in by the nation or nations affected by it.*

«It thus appearing (the Lord Chief Justice argues) that the littoral sea beyond low-water mark did not, as distinguished from the rest of the high seas, originally form part of the territory of the realm, the question presents itself, *when and how did it become so*? Can a portion of that which was before high sea have been converted into British territory without any action on the part of the British Government or Legislature by the mere assertions of writers on public law, or even by the assent of other nations?»

«The most absolute unanimity on the part of publicists on the subject, even if this unanimity existed, could not create a right which did not previously exist, because (the Lord Chief Justice goes on to say) writers on International Law, however valuable their labours may be in ascertaining the principles of law, cannot make law... To be binding therefore the law must have received the assent of the nations who are to be bound by it. This assent may be express, as by treaty or the acknowledged concurrence of Governments, or may be implied from established usage... In the absence of proof of assent as derived from one or other of these sources, no unanimity on the part of theoretical writers would warrant the judicial application of the law, on the sole authority of their views or statements. Nor in my opinion, would the clearest proof of unanimous consent on the part of other nations be sufficient to authorize the tribunals of this country, *to apply without an Act of Parliament, what would practically amount to a new law.*»

«... The assent of nations is doubtless sufficient to give the power of Parliamentary legislation in a matter otherwise within the sphere of International Law, but it would be powerless to confer a jurisdiction beyond and unknown to the law, as that now insisted on — a jurisdiction over foreigners in foreign ships, on a portion of the high seas.»

«And when I am told that all other nations have assented to such an absolute dominion on the part of the littoral State, over this portion of the sea as that their ships may be excluded from it, and that without any open legislation or notice to them or their subjects, the latter may be held responsible to the local law, I ask, first, what proof is there of any such assent as is here asserted, and, secondly, to what extent has such assent been carried, — a question of infinite importance, — when, *undirected by legislation,* we are called upon to apply the law on the strength of such assent. It is said we are to take the statement of the publicists as conclusive proofs of the assent in question... I demur altogether to this position... and I must assert my entire liberty to examine the evidence, and to see on what foundation these statements are based. The question is one not of theoretical opinion but of

fact and fortunately the writers, upon whose statements we are called upon to act, have afforded us the means of testing those statements by reference to facts. They refer us to two things, and to these alone,—treaties and usage.»

The Lord Chief Justice then goes on to analyse the bearing of treaties on the question, and to discuss the matter of usage: and he demonstrates that neither treaties nor usage have ever even professed to establish those *absolute* proprietary rights, and rights of jurisdiction which the publicists pretend to. What has been established by treaties and usage is that, *for certain purposes*, the nations of the civilized world have assented to the littoral sovereign exercising rights of dominion over the coastal sea, and have, for some of these purposes, adopted the three miles range as a convenient distance. But in the case of usage, His Lordship lays down the all important principle—*that International usage however universal cannot invest the individual State with national Jurisdiction over this recognized zone, without an act of municipal legislation, on the part of the latter.*

«It may not be too much to say (His Lordship concludes) that independently of treaty, the three mile belt of sea might at this day be taken as belonging *for certain purposes* to the local State, *and that a Nation which should now deal with this portion of the sea as its own, so as to make foreigners within it subject to its law,* FOR THE PREVENTION AND PUNISHMENT OF OFFENCES, *would not be considered as infringing the rights of other States.* But I apprehend that, as the ability so to deal with these waters would result, not from any original or inherent right, but from the acquiescence of other States, some outward manifestation of the national will, *in the shape of open practice, or, municipal legislation,* so as to amount, at least, constructively, to an occupation of that which was before unappropriated, would be necessary to render the foreigner, not previously amenable to our general law, subject to its control».

Accordingly Keym was acquitted.

Your Excellency will now be in a position exactly to appreciate the Act of Parliament to which you refer in your Note of the 26th of August, as precluding Her Majesty's Government from demuring to the Judgment of the Supreme Tribunal in the case of the *City of Mecca.*

That Act is «*the outward manifestation of the national will, in the shape of municipal legislation*», which the Lord Chief Justice, who, in the Judgment, of which I have above given you but a meagre abstract, has established his right to be considered a foremost champion of the liberty of the seas, declared was necessary to invest Great Britain with jurisdiction over the three miles belt *of a kind, which usage has established as falling within the rights of the littoral State:* and a careful examination of that Act will convince Your Excellency of the extreme care taken by the British Legislature to claim no more by municipal means than that which undoubted usage has established as International Right.

The Preamble declares «that the *rightful* jurisdiction of Her Majesty, her heirs and successors extends and has always extended over the open seas adjacent to the coasts of the United Kingdom... to such a distance as is necessary for the defence

and security of such dominions, i. e. it makes no claim on behalf of Her Majesty to the *absolute* proprietary rights and rights of Jurisdiction of the Publicists, but only to the *rightful* jurisdiction over these waters, to such distance as is necessary for the security of her dominions,—in other words—it gives parliamentary sanction to the international doctrine *terræ dominium finitur ubi finitur armorum vis,* without either defining what the *dominium* consists in, or the exact distance to which it extends.

The Preamble then goes on to state that «whereas it is *expedient* that all offences committed, on the open sea, within a certain distance of the coasts of the United Kingdom... by whomsoever committed, should be dealt with according to law, it is enacted... that an offence committed by a person, whether he is or is not a subject of Her Majesty, on the open sea, within the territorial waters of Her Majesty's dominions, is an offence within the jurisdiction of the Admiral although it may have been committed on board, and by means of a foreign ship, and the person who committed such offence may be arrested, tried, and punished accordingly».

«The Act then defines the territorial waters of Her Majesty's dominions to be such part of the sea adjacent to the coast of the United Kingdom... *as is deemed by International Law to be within the territorial Sovereignty of Her Majesty;* that is, it abstains from declaring or defining by a municipal act that which lies within the province not of national, but of international law; and carefully confines itself to enacting that, for the purposes of the Act, that is, for the prevention or punishment of any offence declared by this Act to be within the Jurisdiction of the Admiral, any part of the open sea within one marine league (i. e. three nautical miles) of the coast measured from low-water mark, shall be deemed to be open sea, within the territorial waters of Her Majesty's dominions.»

I will now compare with this cautious and conscientious procedure on the part of the British Courts and the British Parliament, the procedure and propositions of the Supreme Portuguese Tribunal.

The Counsel for the *City of Mecca* raised the question of jurisdiction, and the following points were clearly made out:

1. That there is nothing in Portugal corresponding to the *civil* jurisdiction of the English Admiralty Court. That jurisdiction is not *national* but *international.* It administers not national law, but the *jus commune maris* born of the *consuetudo maris.* In case of collisions, even between two foreign vessels, should they after a collision on the high seas come into a British Port, i. e. within the jurisdiction of he admiral, a civil action *in rem* for damages can be brought by the parties concerned before the Court of Admiralty, and be there adjudicated.

2. This jurisdiction being unknown to Portuguese Jurisprudence, there were only two ways in which the attempt could be made to bring the case within the jurisdiction of the Portuguese Courts, namely, either by an action *in personam,* based on article 28 of the Civil Code, which enacts that obligations incurred *in a foreign country,* by a foreigner, towards a Portuguese, are cognizable by the Portuguese Courts, if the foreigner is met with in Portugal, and therefore by the at-

tempt to prove that the open sea was a «foreign country», or by contending tha the collision itself had occurred within Portuguese jurisdiction.

The Supreme Tribunal decided the case in accordance with the second theory, namely that the collision occurred in Portuguese territorial waters, and, therefore, within the exclusive *national* jurisdiction of the Portuguese Crown.

Now, it is of especial importance to note that, though the action was a civil action, the Supreme Court, inasmuch as Portuguese Law knows nothing of the careful difference established in our Admiralty Courts between the *international civil* jurisdiction administering the *jus commune maris,* in reference to cases occurring on the open sea, and involving civil issues, and the *national criminal* jurisdiction, which it required a special act of the legislature to render applicable to the three mile zone, was obliged, in order to vindicate *any* jurisdiction in the case submitted to it, to claim full and exclusive national jurisdiction, both criminal and civil, over the waters within which the collision occurred, i. e, as determined by the verdict of the Jury, on the high seas, at a distance, more or less, of ten miles from the Portuguese Coast, or six miles, or more, beyond the recognized limit of International writers.

Accordingly the following are the propositions laid down in the judgment of the Supreme Court.

First: that there are two kinds of territorial waters, one a zone of *ten* miles for diplomatic questions, the other, a zone of indefinite and undetermined distance for the purpose of jurisdiction. The latter is described as the «reasonable dominion» of the Maritime State over its littoral waters and the sentence distinctly implies that this «reasonable dominion» is in excess of ten miles, that it varies according to circumstances, and that it is for the Courts of the littoral State to decide in each case how far out into the open sea their jurisdiction extends.

«The appellants (the judgment states) object to the competency of the Portuguese Courts, on the ground that the collision took place at a distance of more than ten miles from the Coast, and consequently beyond the line of respect in accordance with International Maritime Law.»

To this the Court replies «That the Portuguese Courts of Justice were *the only ones* competent to take cognizance of the claim for compensation for the damage caused by the collision by the English Steamer *City of Mecca* to the *Insulano*, (i. e, to decide the civil claim) «*because* if the appellants are Englishmen, the ship that was struck was a Portuguese Ship, she had sailed from a port of her own nation, and, when the collision took place, she was still in sight of the Coast of Portugal».

Your Excellency will perceive that the assumption of Portuguese civil jurisdiction over the case is *absolute and exclusive.* «The Portuguese Courts are the *only Courts* competent to take cognizance of the claim for compensation of damages».

But in order to place beyond all doubt that the jurisdiction claimed is an absolute national territorial jurisdiction, and therefore a criminal, no less than a civil jurisdiction, the Court, though the suit was a civil suit, goes out of its way to fasten

a criminal character on the act of the captain of the *City of Mecca.* Accordingly, after declaring in the early part of the sentence that the collision arose through the *criminal fault* of the Captain of the *City of Mecca,* it puts forth the claim to criminal jurisdiction in the case, in the most formal and emphatic manner, in the following passage:

«Whereas the *City of Mecca* did, through the manifestly criminal fault of her captain, come into collision with the *Insulano* which was Portuguese property, and had a Portuguese captain and crew, and, at the time, had just quitted a port of her nation; being still in sight of the coast of this Kingdom: that captain transgressed the laws of this country, and infringed the 104th, 1rst and 2nd articles of the Portuguese Penal Code, *and was therefore bound to answer for this act in the Courts of Justice of the territory to which the waters, in which the damage was caused, appertained.*

From the above Your Excellency will perceive that the Court has taken care to define very exactly in what it considers the *reasonable dominion* of the Portuguese Crown over the adjacent waters of Portugal to consist: that it has done so separately, first, as regards the civil jurisdiction, and secondly, as regards the criminal jurisdiction of the Crown, and that, in both cases, the definitions are identical.

According to these definitions, the waters within which the collision occurred, though they were part of the open sea, at a greater distance than the so-called diplomatic zone of ten miles, were within the reasonable territorial dominion of Portugal because, *first,* they were within sight of the Portuguese coast: *secondly,* the ship that was struck was a Portuguese ship; *thirdly,* she had a Portuguese captain and crew; and *fourthly,* she had just quitted a port of her own nation.

Now it is clear that these four conditions would all apply to a portion of the high seas at a distance of twenty miles, as well as to one of ten miles from the coast, or in exceptionally clear weather, to one of twenty five miles, and even more, according as the coast was flat or mountainous. The claim put forward by the Supreme Court therefore is one to an unlimited and undefined territorial jurisdiction, civil and criminal, over the open sea, at the discretion of the Portuguese Courts.

I might leave the matter here, but before doing so, I must be allowed to make the following observations: *first,* on the theoretical; *second,* on the practical side of the question.

In connexion with the first, I venture to observe that the classification of «territorial waters», and «maritime dominions» into «diplomatic» and «reasonable» is one which is absolutely unknown to International Law, or to the municipal law either of Portugal, or of any other civilized nation; equally so a territorial zone, under whatever name, ten miles in breadth. In putting forward these theories, therefore, the Supreme Tribunal has done so without the warrant either of legists, or publicists, of usage or treaty, of International or municipal law.

As regards the second point, I must call Your Excellency's attention to the exceeding gravity of the issues involved. The Supreme Court rules that the master of the *City of Mecca* was criminally responsible to the Portuguese Courts for the

loss of the *Insulano*. Had this been the recognized law of Portugal at the time the *City of Mecca* sought refuge in the port of Lisbon, David Anderson her Master, would have been liable to arrest and imprisonment on the criminal charge; nay more, as there is no prescription for criminal offences, if this judgment is allowed to stand, and thus to become judge-made law, and the said David Anderson should, on any future occasion, touch Portuguese soil, he will become liable to arrest and imprisonment pending criminal proceedings against him, and it will be the duty of the Portuguese Authorities so to arrest him.

Now I need hardly observe that the arrest and imprisonment of a foreigner, in violation of the most sacred and most elementary principles of International Law, would be as dangerous an episode as could well intervene in the relations between two friendly and allied States.

In the present case, the matter would be a thousand times aggravated by the extraordinary nature of the crime which the Highest Court in Portugal, not only without one little of evidence, but in contradiction to the evidence, imputes to the English captain. That crime is not the comparatively mild one of criminal carelessness but the inexplicable one of having altered his course (sendo tambem evidente que fôra o navio abalroador que procurára o abalroado... vindo atrás do navio abalroado) in order, as it were, of malice prepense, to seek out and follow in the wake of the *Insulano* for the express purpose (evidentemente por culpa criminosa do capitão e como de proposito), of striking her, and of having attempted the extraordinary feat, when the two ships became entangled, of endeavouring to sink the Portuguese ship, and force his way *over the top of her*, for the purpose of proceeding to Gibraltar (e enrascando-se com elle, pretendêra seguir para Gibraltar ainda que passasse por cima do *Insulano)* all this accompanied by circumstances of exceptional barbarity in refusing to answer the signals of distress made by the *Insulano* or to render any assistance until compelled to do so, to the sinking ship.

Such a crime, had it resulted in loss of life, would have involved a charge, not of homicide through negligence, but of wilful murder, and even, without loss of life, would subject the person who had committed it to the severest penalties. That such charges should have been so lightly made, in the teeth of evidence to the contrary, by so august a body as the Supreme Tribunal is a matter for which I cannot but express my deep regret.

I have now to deal with the misconception and misapplication of the sailing rules agreed to by Great Britain and Portugal, involved in the judgment of the Supreme Court.

My contentions are:

First. That the judgment is in glaring contradiction to the admitted facts of the case.

Second. That, even if the facts were such as they are represented to be in the judgment, the application made to them of the sailing rules is wholly incorrect and of a kind which, if it be allowed to stand, will render the agreement between Great

Britain and Portugal in regard to these rules, for all practical purposes, void and of none effect.

When, in regard to the first point, I speak of admitted facts I refer solely to the facts as established in the forty five replies returned by the Jury on the occasion of the trial of the case before the Court of First Instance.

It is in glaring contradiction to the facts, as thus established, that the judgment arrives at its conclusions: and, as I am informed, that, in Portugal no less than in Great Britain, issues of fact are as exclusively within the domain of the Jury as issues of law are within that of the Court, it stands to reason that, when a judgment is pronounced in direct opposition to the facts found by a Jury, such judgment cannot be according to Law.

In support of the facts established by the Jury, the only evidence of which I propose to avail myself is that of the sworn depositions of the master of the *Insulano* and the mate of the *City of Mecca.*

As my object is to prove my case solely by means of the facts accepted on the Portuguese side, i. e., without, in any way, appealing to evidence furnished by my own countrymen in the matter, incompatible with these facts, though, on several points, I believe that the evidence furnished by the witnesses on behalf of the *City of Mecca* was correct, and the finding of the Jury incorrect, I shall only avail myself of the sworn depositions of the officers of the *City of Mecca* where they exactly coincide with those of the master of the *Insulano*, and with the finding of the Jury. On this coincidence, however, and on the fact that the depositions of the officers of the two ships on the most important points not only coincide but supplement and complement each other, each proving the truth of the other, and that this coincidence establishes a perfectly coherent account of the facts, and the only one which exactly explains and accounts for all of them, I lay the utmost possible weight. For it is clear that the only persons able to give a true account of what happens in a collision are the officers in charge of the ships at the time such collision takes place, *if they choose to tell the exact truth.* But, in ninety nine cases out of a hundred, it is in the interest of one of the parties that the truth should not be told; and the same degree of reliableness can therefore rarely be placed in the declarations of the party who was in the wrong as in those of the party who was in the right. In the present case, however, each party conscientiously believing that he was following the rule of the road (the Master of the *Insulano* insisting throughout that in accordance with rule 14 (15 of the Portuguese rules) he was bound to keep his course, and the *City of Mecca* was bound to alter hers), and that the other was acting in violation of the rule, was keenly desirous of describing quite accurately what had happened in order to place the other in the wrong. It was only afterwards when the Counsel for the *Insulano* discovered that their client had altogether wrongly interpreted the sailing rules, that they endeavoured to give a different colouring to the evidence.

The following are the facts in evidence.

The *Insulano* having left the port of Lisbon to proceed to Madeira, was sailing

in a south westerly direction. The *City of Mecca* proceeding from England to Gibraltar was sailing in a southerly direction.

It is proved by the replies of the Jury to the Queries addressed to them that the two ships were holding crossing courses, which, if persisted in, would result in collision (Query 12). It is proved that when the two steamers sighted each other, it was the port side of the *City of Mecca* that was seen from the *Insulano* (Query 14); and that the *City of Mecca* always presented the same side to the *Insulano* (Query 15). It is proved that the *Insulano* always presented her starboard side to the *City of Mecca* (Query 16). It is proved that the *Insulano* wore to the south in order to avoid the collision (Query 17). It is proved that she always kept the same course, *aliás* it is a question which has already been answered *(prejudicado)* (Query 18).

Your Excellency will perceive that there is here an apparent conflict of evidence between the replies to these two Queries, a conflict, which it is of the greatest importance to note, because the whole case depends on the point involved in it. Query 17 apparently implies that the *Insulano* did alter her course. Query 18 asserts that she did not, subject to the possibility that, if she had really worn to the south, she must, at least, imperceptibly have done so. This conflict show that the Jury found it difficult, if not impossible, with the evidence before them, to make up their minds whether the *Insulano* had, or had not altered her course.

It is proved that if *the two steamers* had steered in divergent directions, so as to proceed on parallel lines, they would have avoided the collision (Query 20). It is not proved that the *City of Mecca* imperceptibly altered her course in order to hinder the passage of the *Insulano* across her bows (Query 21). It is proved that both ships were going at full speed when the collision took place (Queries 22 and 23). It is proved that the *Insulano* might have avoided the collision, if she had, at a proper distance, so steered her course, as to pass astern of the *City of Mecca* (Query 30); or, had she, at the proper distance, either stopped, or gone astern (Query 31). It is proved that the *City of Mecca* might have equally avoided the collision, if she had stopped, gone astern, or changed her course (Query 32). It is not proved that the captain of the *City of Mecca*—though he saw the *Insulano* was sinking, and making signals of distress—abandoned her, and tried to proceed at full speed to Gibraltar (Query 41), but it is, on the contrary, proved that he ordered her engines to be worked at full speed, *nót* in order to run away from the *Insulano,* but in order to put into Lisbon for the safety of his own ship (Query 43), and that as soon as signals were hoisted, and the guns had been fired from the *Insulano,* he returned to render assistance (Query 44).

Such are the facts established by the Jury, and set forth before Your Excellency *ipsissimis verbis* from a literal translation made of the official document furnished by the Court.

In regard to all of them, with one exception only, it is clear that the Jury felt no doubt or hesitation; but that one exception is, as I shall later have to show, all important. It is as to whether the *Insulano* did or did not, at some moment or other, deviate from her *original* course in a southerly direction, i. e. in a direction which,

had it been taken *soon enough,* would have placed her on a parallel line with the *City of Mecca.* That she did not do so in time to exonerate her from having violated the rules, i. e. in time to keep clear of the bows of the *City of Meca,* results as a mathematical necessity from the fact established by the Jury that the *City of Mecca,* did not alter *her* course—for, given this postulate, collision was impossible unless the *Insulano* had kept on her crossing course up to the point of intersection of the converging lines, i. e. unless the *Insulano* had violated the rule.

The uncertainty as to whether the *Insulano* did alter her course to the south, and, if so, *when* she did so, is expressed, as I have above pointed out to Your Excellency, in the apparently contradictory answers given to Queries 17 and 18: the latter declaring that she always kept the same course, the former that she wore round to the south. This apparent contradiction becomes quite explainable if we collate the depositions of the officers in charge of the two ships. The Jury were clearly puzzled by the sworn declaration of the Master of the *Insulano* to the effect that he had put his ship to larboard, i. e. worn to the south, by starboarding his helm, combined with the fact that the evidence showed that the *Insulano* had nevertheless not altered her course.

Now, if we read the deposition of the Master of the *Insulano* first, and then compare with it that of the officer in charge of the *City of Mecca,* we shall see that the two statements are perfectly compatible, and that the following points come out clearly:

First. That the Master of the *Insulano* did starboard his helm with a view of wearing to the south, and thus bringing his ship on a parallel line with the *City of Mecca.*

Second. That he only did so immediately before the collision.

Third. That, owing to the very short space intervening between the two ships when the helm of the *Insulano* was starboarded, the actual deviation made, previously to the actual collision, must have been so slight as to be imperceptible; though,

Fourth, at the moment itself of collision, the *Insulano* was undoubtedly swinging round to the south.

The following is the deposition of the master of the *Insulano:*

«Seeing that the *City of Mecca* was continuing on the same course, and every minute coming closer to the *Insulano,* I ordered the *Insulano's* head to be put to the south to avoid the collision which was *imminent* (*«para ver se assim evitava o abalroamento que estava imminente)»* and, *at the same time,* I made a sign to the *City of Mecca* to steer in the opposite direction,—which it did not follow.»

On the other hand, Alexander Mackay, the mate in charge of the *City of Mecca,* when the collision occurred, deposes as follows:

«As I saw that we were getting rather close—there being 400 or 500 yards between the two ships—and that the other steamer, which proved to be the *Insulano* did not alter her course, I sung out to her: What are you trying to do? Why don't you starboard your helm? (i. e. wear round to the south) ... The *Insulano* however still continued her course...»

«The *Insulano* with her starboard side struck the port of our stem, and, up to the moment of collision, I could not discover that the *Insulano* altered her course in any way... *but at the moment of collision I thought her stern swung towards our stern, increasing the violence of the blow which knocked our stem 3 or 4 inches out of the perpendicular to starboard...*»

These two accounts, as Your Excellency will, at once, see, given by the only persons really in a position to know the facts of the case, namely, the two officers directing the movements of the two ships at the time of collision, fit in exactly with each other, and confirm and complement each other.

The master of the *Insulano* declares that he kept on his course insisting on the *City of Mecca* altering hers, this being in his opinion the rule of the road, until, as the very last moment, immediately before the collision, he starboarded his helm, in the hope, if possible, of still getting on a parallel line with the *City of Mecca.* The officer in charge of the latter ship declares that he was unable, up to the moment of collision, to see that the *Insulano* had altered her course, but that, at the moment itself of collision, he was aware that the *Insulano* was swinging round with violence to the south, and that this was proved, beyond a possibility of doubt, by the fact that the stern of the *Insulano* struck the stem of the *City of Mecca a lateral blow,* knocking it 3 or 4 inches out of the perpendicular. Now, this latter fact, being a material fact ascertained by ocular demonstration *after the event,* establishes conclusively the perfect accuracy of the statements made by both officers. Because, without a *lateral blow* of exceptional force, the stem of the *City of Mecca* could not have been driven to starboard 3 or 4 inches out of the perpendicular. But a *lateral blow* of this kind was only possible on the hypothesis that the *Insulano* was, *at that very moment, «and not before»,* swinging round to the south (for had she already got on to a *parallel* line no *lateral* blow was possible); but she could not have been thus in the act of swinging round unless her helm had been put to starboard some seconds *before* the collision actually took place, because it would require some seconds for her to answer to her helm sufficiently to be swinging round with violence. Lastly, during the few seconds which elapsed between the starboarding of her helm and the moment of collision (i. e. the moment of swinging round), the fact of her having altered her course would involve so slight a deviation as to be imperceptible. Consequently, we here have evidence, capable of being substantiated by a mechanical test, establishing beyond the possibility of controversy the perfect accuracy of the statement made by the master of the *Insulano* that he only starboarded his helm at the very moment when collision was imminent, as well as that made by the mate of the *City of Mecca,* that, up to the moment of collision, he could not perceive that the *Insulano* had altered her course, but, that, at the moment of collision itself, he became conscious, by the *lateral* blow inflicted on the stem of the *City of Mecca,* of the *Insulano* being in the act of swinging round to the south.

We are now in a position to understand and reconcile the conflicting answers

returned to Queries 17 and 18 put to the Jury. Both answers, in their several ways, are correct. It is true, as stated in the reply to Query 17, that the *Insulano* wore round to the south to avoid the collision — i. e. it is true that her helm was put to starboard for this purpose, and that she was in the act of wearing round when the collision took place; but it is equally true, as stated in the reply to Query 18, that the *Insulano,* up to the moment of collision, did not, at least, perceptibly, alter her course — the alteration having been *simultaneous* with the collision itself.

I will now state what are the rules of the road applicable to the facts as thus established by the Jury.

They are these:

When two ships are holding crossing courses (i. e. not when they are *meeting,* to which totally different rules apply), but when they are on converging lines, which, if continued, must, at a mathematically calculable point, meet the ship which has the other *on her right* (i. e. on her own starboard side) must get out of the way. The ship which has the other *on her left* (i. e. on her port or larboard side) must keep on her course. The ship which has to keep out of the way may do so in any way she pleases; but there are, practically, only three ways of doing so, either by stopping, or by placing herself on a parallel line, or by crossing *astern* of the other ship. She is at full liberty, — as far as the rules go — to choose any of these courses, all that she is bound to do (not be it remembered by her municipal law only, but in virtue of an international obligation entered into, on her behalf, by the Government whose flag she flies) is not to cross the bows of the other ship, but to leave the course clear for the latter.

It is evident, however, that, were she to stop, or to place herself on a parallel line, she would be losing time and way, consequently that, *in her own interest,* the course for her to follow is that of passing by the stern of the other ship. This is so obvious that, although, as stated above, it is not, in any way indicated or enforced by the Sailing Rules, it is the course universally followed, and upon which the other ship, as a matter of course, reckons.

But, if the liberty of action of the ship which has the other on her right (i. e. on her own starboard side) and is bound to keep out of the way, is left complete except in regard to the one point of not crossing the course of the other, this not the case with the ship which has the other on her left (i. e. on her own port side), and has not to keep out of the way, for, in her case, all liberty of action is precluded by the Sailing Rules which place her under the obligation (Rule XVIII) *of keeping on her course,* i. e. she is precluded from either stopping, or wearing to starboard or larboard. The course she held, when the ships were nearing each other, she is bound to hold until the other has crossed and the converging point has been passed. The reason of this is obvious. In the first place, there can be no hope of securing that safety which the rules are intended to ensure, unless *each* ship knows exactly what the other is bound to do. In the next place, it is obvious that only by her holding on her course, will the other ship be in a position to get out of her way in the recognized and usual manner of doing so, that is, by passsing astern of her, for were

she, whilst the latter was thus preparing to cross by her stern, to stop or alter her course, imminent danger of collision would arise.

Now I have to request your Excellency's most particular attention to this rule and to its extreme practical importance, because, by a most regrettable negligence in the translation of the English text, it has been omitted in the Portuguese version of the Rules.

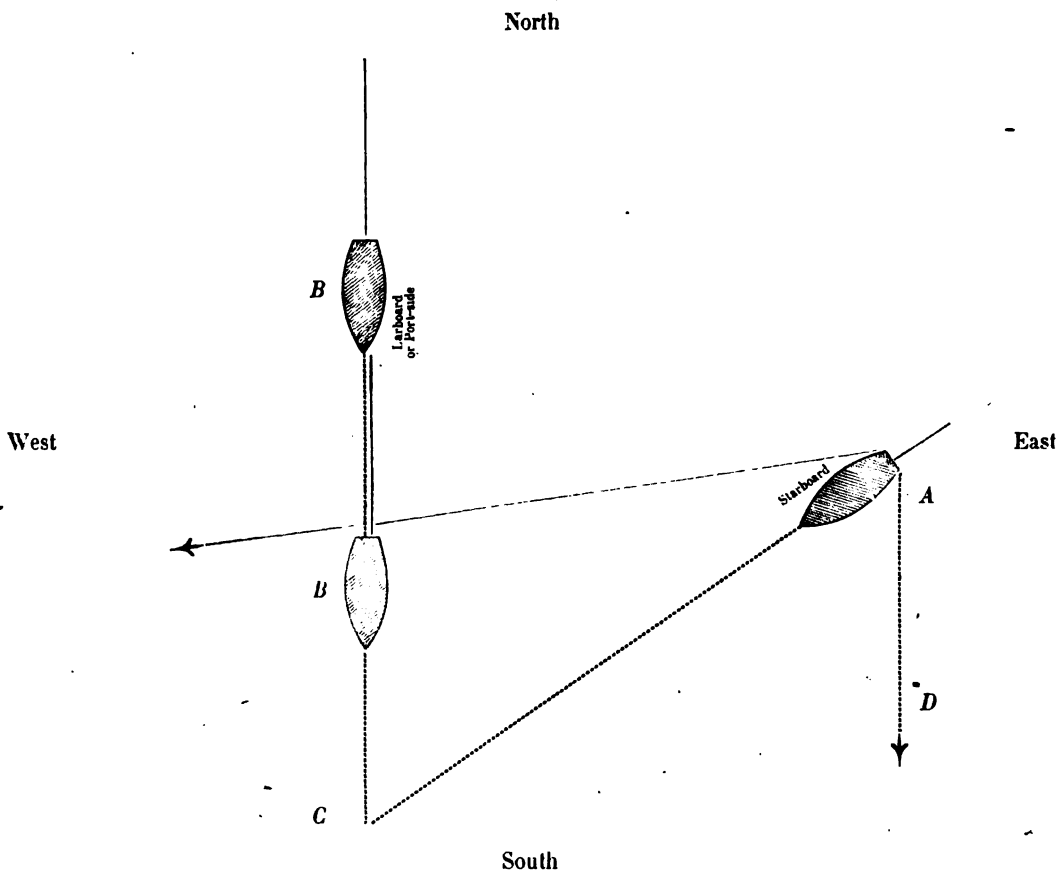
I contend, however, that though it may be argued that, *municipally*, only the Portuguese rules can be regarded as binding Portuguese masters, *internationally*, as between the two Governments, it is the English rules which are binding, because it was the English rules which, on the 28th of January, 1863, His Most Faithful Majesty's Government adhered to, and it was for them to see that, having adhered to these rules, they were properly reproduced in the Portuguese text.

I need not add that, under any circumstances, a foreign court administering the law in a case involving the Rules would be under the obligation —so far as an English master was concerned— of being guided solely by the English version, by which every English master is both municipally and internationally bound.

The annexed Diagram will serve to illustrate the rules.

DIAGRAM I

Illustrates the International Sailing Rules

English version Rules 14 and 18

A and *B* are two ships holding the crossing courses actualy held by the ***Insulano*** and the ***City of Mecca***. *C* is the point at which their courses will meet and a collision must take place if both ships hold on their courses.

A, having *B* on her starboard side, is bound to keep out of the way.

B, not having to get out of the way, is bound to keep her course.

A can keep out of the way by placing herself on a parallel line (line *A D*) with *B*, which would be absurd, or, by altering her course so as to pass by the stern of *B*. At a distance of two miles a very slight deviation would suffice, as by the time the point of intersection was reached, *B* would have traversed as much space as *A*, as shewn by the red lines in the Diagram.

The captain of the ***Insulano***, in the passage of his Deposition, which has been so completely misunderstood by the Supreme Court, says that at a distance of two miles he saw that the ***City of Mecca*** did not alter her course (namely: in an ***easterly*** direction) as she ought to have done to pass by the stern of the ***Insulano***, inasmuch as by the Rule of the road it was for the ***Insulano*** to keep her course and for the ***City of Mecca*** to alter hers. Had not the rule of the road been exactly the reverse this would have been the proper course for the ***City of Mecca***, so that from ***his*** point of view the captain of the ***Insulano*** said what was quite correct and logical. (See the blue line on the diagram). Instead of this the Supreme Court makes him say that at a distance of two miles he had made signs to the ***City of Mecca*** to alter course in a direction opposite to his own i. e. to the ***West***, it being, ***after*** the ***Insulano*** is supposed to have already altered hers to the south.

I will now examine, in reference to the facts established by the Jury, and to the Rules of the Road applicable to those facts what the finding of the Jury amounts to.

It is this: that the two ships were holding crossing courses, i. e. were, on converging lines, involving collision, if persevered in; that the *Insulano* had the *City of Mecca* on her right (i. e. on her starboard side) and that the *City of Mecca* had the *Insulano* on her left (i. e. on her port or larboard side); that both ships were going at full speed; that the *Insulano* kept on her course up to the last moment; that, at the last moment, she wore to the south, but not in time to alter her course previons to collision, such alteration being simultaneous with collision; that the collision would have been avoided if the *Insulano* had altered her course in time and gone by the stern of the *City of Mecca* or had she stopped or gone astern; that the *City of Mecca* equally kept her course, and never altered it, even imperceptibly, *towards the Insulano;* that the collision would equally have been avoided had the *City of Mecca* altered her course, or stopped, or gone astern.

The above finding, in termes as explicit as are compatible with the Portuguese procedure of returning a verdict by means of numerous explicit questions and answers, results *de facto* in the following verdict:

That the collision was caused by the *Insulano* having, in direct violation of the Rule of the Road, not kept out of the way, but held on her course up to the moment of collision; that, had she altered her course, as by the Rule of the Road she was bound to do, the collision would not have occurred, that the *City of Mecca* never deviated, even imperceptibly, from her course, and had, consequently, strictly obeyed the 18th Rule of the Road. The Jury, howerer, ignorant of the 18th Rule of the Road, which the Court did not direct them, as it ought to have done, to be guided by, and apparently considering that she ought, in consequence, to have been guided by the 19th rule which authorizes, under extraordinary circumstances, and to avoid immediate danger, a departure from the Rules, find that the *City of Mecca* equally with the *Insulano* might have avoided the collision by altering her course, and, accordingly, distribute the blame equally between the two ships, i. e. *the «Insulano» is found guilty of having caused the accident by violating the Rules of the Road, and the City of Mecca is found guilty of contributory negligence.*

Such a verdict, as regards the question of the damages to be awarded, brought the matter directly under section 1568 of the portuguese commercial code, which rules that «where a collision has taken place through the fault of two captains, or crews of two ships, each ship shall bear its own damages».

Having only to deal with the Judgment of the Supreme Court, I am not concerned with the arguments by which the Judge, who tried the case in the court of First Instance, decided in the teeth of this verdict, that it came under section 1567 of the Commercial Code which rules that when a collision has taken place through she fault (i. e. through the *sole* fault) ot a captain, the whole of the damages are to be borne by him, that is, ruled that the *City of Mecca* was wholly guilty, and the *Insulano* wholly innocent. I can only say that, having minutely and most conscien-

tiously examined the sentence by the light of the verdict, it appears to me impossible to conceive a Judgment more glaringly involving a miscarriage of justice *in re minime dubia.*

I have now to deal with the judgment of the Supreme Tribunal.

The extraordinary feature in this judgment is that it amounts practically to a new judgment on the merits, and that it does so on an entirely new set of facts, not only different from, but in absolute contradiction to, the facts found by the jury.

It its shown, says the judgment, which, I presume, means, it has been proved to the satisfaction of the jury empanelled to try the case, that the *Insulano* having made Cape Espichel at 11^h 50′ a. m., *at this time*, i. e. at 11^h 50′ a. m., or more than an hour before the collision, a ship was sighted. This ship was shortly (i. e. a short time ofter 11^h 50′ a. m.) discovered to be the *City of Mecca* coming on at full speed, upon which (i. e. always shortly after 11^h 50′ a. m.) the captain of the *Insulano* placed himself on the bridge of his ship, and seeing that the *City of Mecca* did not discontinue going at full speed, but was with her bows right on his ship, made the latter sheer to larboard, i. e. wore to the south, and made signs to the english captain to sheer his ship in the opposite direction: nevertheless, the *City of Mecca* kept on her course, at right angles to the *Insulano* (i. e. be it noted, *after* the latter had altered hers to the south), being at 1^h. p. m. *at a distance of two miles*, when she might have got away from the *Insulano*, by placing herself on parallel lines with her. She, however, despite the signs made by the captain of the *Insulano* omitted to do so, went on at full speed, and, through the criminal fault of the captain, and, as if of set purpose, ran into the portuguese ship. In a later part of the sentence, she is described as having sought the latter out, and having followed in her wake, all the time, as seen above, whilst keeping at right angles to her.

Before examining these several propositions by the light of the facts established by the jury, I must call Your Excellency's attention to the extreme difficulty of any serious examination of the case as thus set forth, not only owing to the several physical and geometrical impossibilities which the propositions involve, but because the propositions themselves are mutually inconsistent, and therefore self-destructive. All I can do is to take them separately, and show how each stands in contradiction to the finding of the Jury.

The first proposition is that, shortly after the ships sight each other, the *City of Mecca* coming from the north, and the *Insulano* proceeding from Lisbon in a south-westerly direction, the *City of Mecca* has her bows straight on the *Insulano*, i. e. that the *City of Mecca* going due south is in *a straight line* with the *Insulano* going south-west. As the ships are going at full speed, and the time they sighted each other was more than an hour before the collision, they must be at a distance of, at least, 11 or 12 miles from each other.

Now, were this description correct, it would follow that the two ships were not holding crossing courses at all, and, consequently, that, unless the *Insulano* had chosen to remain perfectly stationary, no collision was possible, for she has already

shortly after 11^h 50′ a. m. arrived at the point of intersection of the two converging lines: two or three revolutions of her screw will suffice to get her clear of the bows of the *City of Mecca* when still 12 miles off, and, by the time the latter reaches the point at which the judgment declares the ***Insulano*** to have been when she sighted the english ship, the two ships will be some 20 miles apart. The accompanying diagrams will make this quite clear.

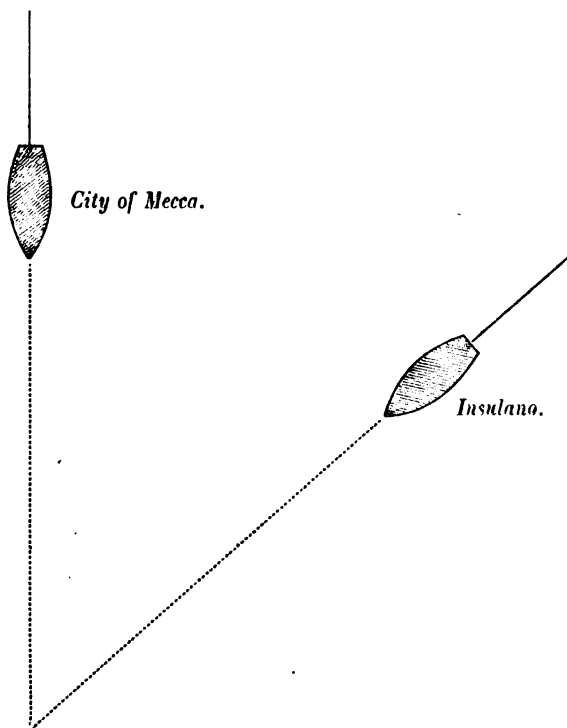
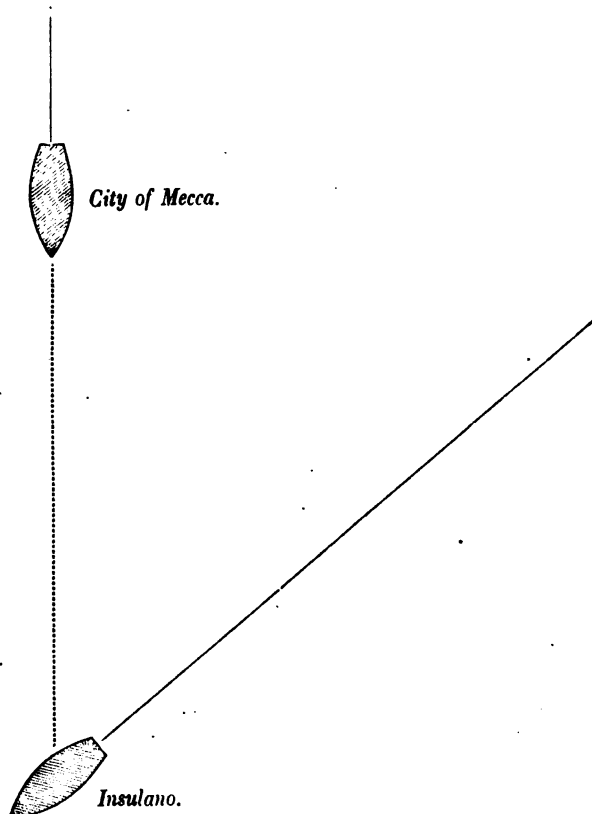
DIAGRAM II

Relative position of the two ships at 11^h 50′ a. m., when they sighted each other, as stated by the Captain of the *Insulano* and accepted by the Jury.

DIAGRAM III

Relative positions of the two ships at 11^h 50′ a. m., when they sighted each other, as the Judgment of the Supreme Court declares them to have been. The *City of Mecca* having her bows *on* the *Insulano* and therefore being in a straight line with her.

First contradiction. The jury finds that the ships were holding crossing courses, and that the *City of Mecca*—all through—presented her port or larboard side to the *Insulano.*

The judgment rules that the ships were *not* holding crossing courses, and that the *City of Mecca* never presented her larboard side to the *Insulano,* but—all through—presented her bows to her.

The second proposition is that some short time after the ships sighted each other, i. e. some short time after 11^h 50′ a. m. the captain of the *Insulano* seing that the *City of Mecca* held on her course, made his ship sheer to the south, i. e. (according to the courses which the ships actually held, not according to the impossible ones stated in the first proposition), that he placed his ship on a parallel course with that of the *City of Mecca.*

Now though this, in his own interest, would have been an exceedingly foolish

thing for the captain of the *Insulano* to do, as it would have involved the loss probably of some hours in his voyage to Madeira; whereas, going by the stern of the *City of Mecca* would have involved no loss of time at all, it would have been quite correct according to the Rules, because it would have been *getting out of the way*, inasmuch as (as reference to diagram I will show) if the *Insulano* had thus sheered to the south, and the *City of Mecca* had continued on her course, a collision would have been mathematically impossible. Though the *Insulano* is described as having thus changed her course, the judgment declares that nevertheless the *City of Mecca keeping on her course*, continued driving at full speed towards the *Insulano, always at right angles to her.*

How one of two ships on parallel courses could be at right angles to the other, how any *two moving objects* could remain at right angles to each other for nearly an hour, are geometrical contradictions which I shall not attempt to reconcile.

The facts which the Supreme Court wishes to establish, however, are plain; they are that the *Insulano* obeyed the 14th Rule of the Road by getting out of the way, and that the *City of Mecca* broke the 18th Rule by altering her course: *for this is a physical and mathematical necessity involved in the description given by the tribunal.* Moreover, this was one of the contentions of the counsel for the *Insulano*, which, it is clear, the court must have had before their eyes, as it was for this purpose that Query 21 was put, inquiring whether the *City of Mecca* had imperceptibly altered her course, *so as to hinder the passage of the Insulano across her bows;* a Query answered in the negative.

We thus get the second contradiction.

The Jury find that the *Insulano* never altered her course until the very last moment and when in the act of collision, and that the *City of Mecca* never even imperceptibly changed hers. (See Diagrams IV and V.)

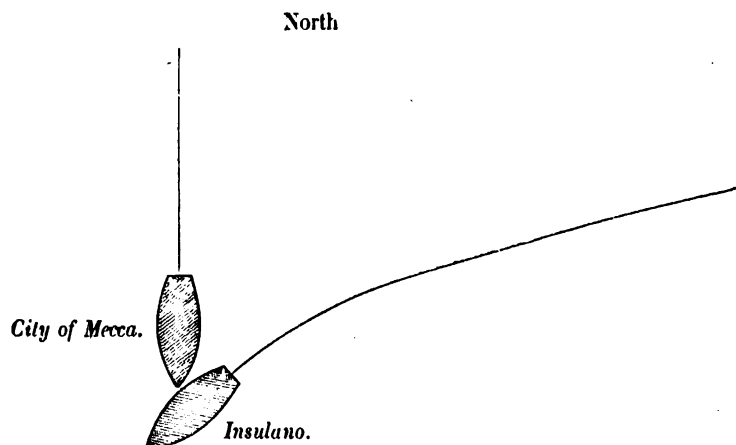
DIAGRAM IV

Collision according to the finding of the Jury.

DIAGRAM V

North

C

A

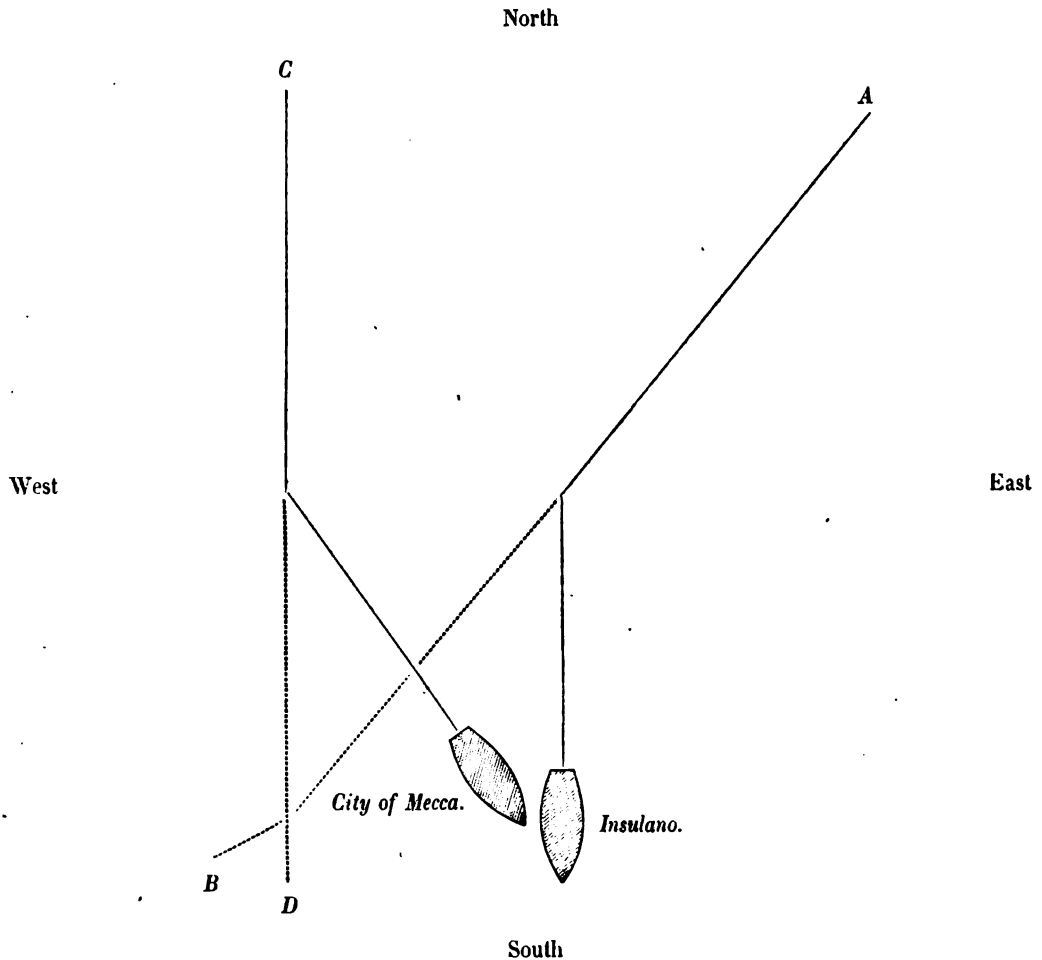
West

East

City of Mecca.

Insulano.

B

D

South

Collision according to the finding of the Supreme Court.-

A B C D are the courses the ships were on when they sighted each other at 11^h 50′ a. m. *Soon afterwards* the Court declares that the *Insulano* sheers to the south, thus placing herself on a parallel line with the *City of Mecca*. The *City of Mecca pursues* her, as if of set purpose to run her down, which she accordingly does soon after 1^h p. m.

The proposition that the *City of Mecca, whilst still keeping her course, which was due south,* placed herself at right angles to the *Insulano*, after the latter had sheered to the south, and consequently when the two ships were on parallel lines cannot be expressed by the means at the disposal of geometry.

The Tribunal rules that the *Insulano* did so alter her course, and placed herself on parallel lines with the course of the *City of Mecca* at some moment between 11^h 50′ a. m. and 1^h p. m., and, therefore, certainly, when she was at a greater distance than 2 miles from the *City of Mecca*. Further, and though it does not say so *ipsissimis verbis*, it implies that the *City of Mecca* did alter hers.

The third proposition lays down that, when at a distance of 2 miles from each other, the *City of Mecca* was bound to obey the signs made by the captain of the

Insulano, and to sheer to the south-west, so as to place herself on parallel lines with the *Insulano.* (See note to Diagram I.)

Your Excellency will now see why I was at such pains to lay before you the facts which really occurred, as placed beyond the reach of controversy by the Jury, and the deposition of the captain of the *Insulano.* The latter, as stated above, expressly deposes that he made signs (i. e. not signals, in the nautical sense of the term, by hoisting flags which speak a well-known International language, but gesticulations performed by him from the bridge of his ship) *at the same moment that he sheered to larboard,* i. e. a few seconds before the collision.

All this was perfectly right, and is quite intelligible; and, had it been done a few minutes sooner, would have prevented the collision. But by anti-dating these facts, which are true in themselves, by a quarter of an hour, and placing their occurrence when the ships were 2 miles apart, the Supreme Tribunal has, in the teeth of the Portuguese captains own deposition, made him act as a man bereft of reason, and absolutely ignorant of the most rudimentary duties of his calling. How the fact of a man gesticulating on the bridge of a steamer, 2 miles off, could have formed the subject of observation to the officers of the *City of Mecca;* and, even if it had, how it could have conveyed to their minds the complex idea that the person thus gesticulating was ignorant of the Rules of the Road, and that, in order to neutralize this ignorance, it was necessary for them, on their side, to break the Rules,— in a word,—that the crass ignorance of the master of the *Insulano* constituted one of those extraordinary dangers of navigation which Rule 19 adverts to as justifying a departure from the rules, is what I must confess my inability to understand.

However, the point of importance is this:—that the two ships, being at a distance of 2 miles from each other on crossing courses, when the *Insulano* could, by a slight deviation to the West (See Diagram I), have passed by the stern of the *City of Mecca,* (the course which the *City of Mecca* necessarily conceived she would take) the Judgment declares that it was the duty of the *City of Mecca* to alter her course, and that her not having done so rendered her criminally responsible to the Portuguese Courts.

I need hardly observe that had the *Insulano* placed herself on a parallel line with the *City of Mecca* when the Court declared she did, and had she been on a parallel line with that ship when the 2 vessels were 2 miles apart from each other a collision was mathematically impossible as long as the *City of Mecca* held on her course. The same mathematical impossibility would have prevented collision, if the *Insulano* had got on such *bona fide* parallel line at a distance of 50 or 30, or 10 yards or 10 feet from the *City of Mecca.*

The contradictions in this proposition are the same as those in the last.

The remaining propositions have nothing to do with the collision so far as the Sailing Rules are concerned, but I can nevertheless not pass them over in silence; for, to do so would be to pass over in silence the grave and altogether unsubstantiated accusations which the Supreme Tribunal has thought fit to bring against my countrymen.

The Judgment states: that the Captain of the *City of Mecca* having criminally pursued the *Insulano* and run into her as of set purpose, attempted to force his way over the top of her, i. e. attempted to sink her for the purpose of proceeding over the sunk vessel on his way to Gibraltar; that he refused to render assistance to the *Insulano*, until, at the very last moment, he was forced to do so, not replying to the signals of distress made by the *Insulano*, not even when she lowered her flag as a signal of distress, thereby ignoring the supreme duties which humanity imposed upon him for the saving of many lives, and that he had thus rendered himself unworthy of belonging to a country great and generous at sea.

The Jury, on the other hand, declare that it was *not* proved that the Captain of the *City of Mecca*, though he saw the *Insulano* sinking and making signals of distress, abandoned her, and made at full speed for Gibraltar; but, on the contrary, that it was proved that he never ran away from the *Insulano* for the purpose of abandoning her and proceeding to Gibraltar, but that what he did was to put on all steam to reach Lisbon in order to provide for the safety of his own ship which was dangerously damaged by the collision; but, that, as soon as signals of distress were made from the *Insulano*, he, although his ship was in this dangerous condition returned to the Portuguese ship and rendered every assistance in his power, saving the lives of the passengers and crew, and bringing them safe into Lisbon, at very considerable risk to himself.

What motive the Supreme Court can have had in thus, in direct contradiction of the evidence, imputing to the Captain of the *City of Mecca* a crime, the heinousness and barbarity of which are only equalled by the apparent *gaieté de cœur* with which the imputation is made, I am utterly at a loss to conceive, but I must be allowed to ask the following question: if the Court really did believe that an English Captain had endeavoured, from a motive of barbarous selfishness, to sink a Portuguese ship filled with Portuguese passengers, sailors and soldiers, and really believed that the Portuguese courts had criminal jurisdiction in the case, how is it they passed *sub silentio* the extraordinary fact that the Portuguese Courts had left this crime unpunished? If they did not really believe in their criminal jurisdiction in the case, how is it that they did not pass some stricture on their executive authorities for omitting to call the attention of the British Government to the case, and to demand that criminal proceedings against the offender should be taken in the only Courts where he could stand his trial, namely, those of the United Kingdom?

Reviewing the collation I have thus made of the facts found by the Jury with those imagined by the Court, Your Excellency will, I am convinced, admit that I have made out my first contention: «that the Judgment is in glaring contradiction to the admitted facts».

The Jury find that the collision was caused by both ships holding on their courses to the last moment. The Judgment rules that the *Insulano*, on the contrary, having altered her course in more than ample time, and thus *kept out of the way* had strictly adhered to the correct version of Rule 14, although her own captain had deposed on oath that he had broken this Rule; and that the master of the

City of Mecca had broken Rule 18 by altering his course in order to pursue the *Insulano*.

My second contention that, even if the facts had been such as the Supreme Court supposes them to have been, the application made to them of the Sailing Rules by the Court is wholly incorrect, requires very few words to prove it.

The Rules lay down that when a ship has *not* to get out of the way, she has to keep her course, unless some extraordinary and unforeseen combination of circumstances and danger imperatively require her to depart from them. Not one such extraordinary circumstance or danger of navigation existed in the present case. The day was bright and clear, the sea was calm and smooth, and the ships had been in sight of each other for more than an hour. The only unforeseen danger was the Portuguese Captain's ignorance of the Rules of the Road, and this was one which no amount of provision on the part of the English master could have guarded against.

Nevertheless the Court rules that the English ship, which was the one bound by Rule 18 to keep her course, was criminally guilty because she had not *at a distance of 2 miles*, altered her course. It is impossible to conceive a more glaring case of misapplication; and as this ruling emanates from the Highest Court in Portugal, it would follow that, if maintained and endorsed by the Government, that is, by the parties to the International Engagement, such procedure would practically be tantamount to a withdrawal on the part of Portugal from the International Sailing Rules. For it stands to reason that unless common Rules are interpreted in the same sense, and the International obligation is enforced nationally by each of the parties to the agreement, the fact that such International Rules exist increases a hundred-fold the dangers of navigation. No better instance than the present one could be found to prove this. Had there been no International Rules the accident could not have happened, for the master of the *City of Mecca* would, in that case, have given the *Insulano* a wide berth; necessarily believing, however, that she was obeying the same code as himself, and that although she was approaching dangerously close, she intended, at the last moment, to pass by the stern of his ship, he adhered strictly to the course enjoined upon him by the Rules, not only because he was legally bound to do so but because, *if the Insulano had been obeying the rules,* to stop or go astern, as the Jury declares he ought to have done, would have been to ensure a collision.

I have now to the best of my ability, and, as I can assure Your Excellency, after the most careful and conscientious sifting of all the documents accessible to me, obeyed the instructions of my Government and placed before you the circumstances which, in the opinion of Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs and the Law Officers of the Crown, call for diplomatic intervention in the case.

I would gladly bring this long note to a conclusion here, were it not that I consider it to be my duty, in view of the extreme importance of arriving at a correct method of procedure in applying the Sailing Rules, to call Your Excellency's attention to certain accessory circumstances connected with the case, though they are

not directly involved in the Judgment of the Supreme Tribunal, with reference to which I am instructed to remonstrate.

The action brought by Lloyd's against the owners of the *City of Mecca* is only one of four similar actions arising out of the same collision.

Three of them, namely, that I have dealt with, and the cases of the French Insurers and of the owners of the *Insulano,* have been submitted to three several Juries with the result that a different set of facts has been found each time. The confusion arising from such a procedure is bad enough, but the points to which I especially desire to call attention are these:

First, that in the case of the French Insurers the Jury was called upon by the Court to decide which was the right interpretation of Rule 14 (Portuguese Rule 15) —that by which the *Insulano* had been guided, or that which the *City of Mecca* had observed. The extraordinary reply given by the Jury, to the effect that, the true reading of the Rule was that of the Portuguese captain, i. e. that the Portuguese text meant the exact reverse of the English text, and consequently that the British and Portuguese Governments had bound themselves by an International agreement to go by contrary rules, so as to ensure in every case the absolute certainty of collision, has produced an effect amongst mercantile and maritime classes, both in England and Portugal, commensurate with the gravity of the issues involved. Nor has this effect been diminished by the fact that this verdict was returned on the authority of two experts of the highest standing in the Portuguese Navy, who declared that the well-known nautical expression *ver por estibordo, voir par tribord,* which never had or could have had any other meaning than that of seeing *from* the starboard side of a ship, had suddenly changed this meaning for that of seeing the starboard side of the object seen, as of every thing in creation had by nature or by art been furnished, like a ship, with a starboard and a larboard side. It is true that the highest authority, in such matters, in the Portuguese Navy, in the most emphatic manner pointed out this outrage upon common sense and gave the true meaning of the words. But this conflict of opinion amongst the highest Representatives of the Portuguese Royal Navy only made confusion worse confounded and additional darkness to the chaos into which the whole subject had been thrown by added the action of the Law Courts.

Disastrous as has been the effect of this verdict which, I am told, has even reacted upon Insurances effected on Portuguese Ships, by far the most unsatisfactory feature in the case, to my mind, in that the procedure of the civil law should have allowed of any such question being put to the Jury. The question is one which one authority —and one only— was competent to deal with, namely, the party who had entered into the International agreement, that is, the Foreign Minister assisted by the Law Officers of the Crown. To make a body of private citizens — however respectable— the interpreters of an International contract is a proceeding, the abnormal nature of which need not be dwelt upon.

The Government, it is true, after the verdict was promulgated issued a *Portaria* declaratory of the true meaning of the Rule; but how powerless this expression of

its opinion has been to check the obstinate determination of the Courts to deal with matters which do not concern them is proved by the fact that the interpretation of the Rules formed the subject of discussion in the two trials which have taken place since this *Portaria* was issued, and that the court of *Relação,* in the appeal in the case of the French Insurers —with the *Portaria* before it— declared that it was *doubtful* «whether the starboard mentioned in the Rule of the Road is the starboard side of the ship that sights, or that of the ship that is sighted».

The second point to which I would call attention has reference to the finding of the Jury in the case of the owners of the *Insulano* versus the owners of the *City of Mecca.*

This case was tried after the Judgment of the Supreme Court in the case of Lloyd's had been published; and it appears that the question of Jurisdiction having, in the mean time, been much discussed, and considerable doubts having arisen in many minds as to whether, after all it would be found that the theory of national Jurisdiction, at a distance of 10 miles, in the open sea, could be maintained, the Jury decided that, as far as they were concerned, there should be no difficulties raised on this point, and so in the plenitude of their power, as having to decide the issues of fact, they arbitrarily decided in the teeth of the sworn depositions of all the witnesses, and of all the previous Judgments and Verdicts that there was no proof that the collision had occurred at a greater distance than about 3 miles from the coast!

The intrinsic absurdity of such a verdict renders it comparatively harmless, but I have called attention to it as proving how incompetent Juries apparently are to deal with questions of this kind unless properly directed by Judges assisted by nautical assessors or experts speaking with authority and *ex officio.*

Lastly, I must advert to the fact that the Judge who tried this case disposed of it by referring to the Judgment of the Supreme Court, as determining once for all that the waters in which the collision occurred were Portuguese territorial waters, i. e. the —case I adverted to as one which might arise, namely, that the Judgment might become Judge— made law, and, for the future determine the action of the Portuguese Courts in regard to questions of maritime territory, has actually arisen.

Leaving these facts to the appreciation of Your Excellency's calm and unprejudiced judgment, I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Traducção.—Legação de Sua Magestade Britannica em Lisboa, 30 de janeiro de 1880.—Senhor Ministro.—Em nota que tive a honra de dirigir a V. Ex.ª a 10 de agosto ultimo, informei que o Governo de Sua Magestade se reservava o direito de intervir diplomaticamente contra a execução da sentença proferida pelo Supremo Tribunal na causa de David Anderson e Jorge Smith & Filhos contra Lloyd's e outros de Londres, tenho agora a declarar que o principal Secretario d'Estado dos Negocios

Estrangeiros, em consulta com os Fiscaes da Coròa, tendo dado ao assumpto a séria consideração que merece, é de parecer que, tanto pelo que diz respeito á questão da jurisdicção, como pelo sentido e applicação do regulamento da navegação internacional, esta questão é uma das que reclamam intervenção diplomatica. Recebi conseguintemente instrucções para expol-a a V. Ex.ª com todos os promenores, e para manifestar a esperança de que o Governo de Sua Magestade Fidelissima a examinará com o mesmo sincero desejo que tem o governo de Sua Magestade de chegar a um accordo amigavel sobre este assumpto. As consequencias, tanto com relação aos principios do direito internacional, como no tocante aos assumptos da pratica internacional que ellas abrangem, são de grave importancia, e prendem com questões que dizem respeito igualmente a todas as Potencias maritimas.

Ainda mais: o caracter distinctivo de Portugal, como potencia maritima, e as grandes tradições associadas com a sua historia n'essa qualidade, dão um interesse particular á attitude que Portugal possa tomar a respeito d'essas questões, e por isso quasi não preciso observar que, se o Governo Portuguez adherir á theoria da indefinida e praticamente illimitada jurisdicção territorial no alto mar, theoria apresentada na sentença do supremo tribunal, e acceitar a errada applicação dos regulamentos maritimos, de que aquella sentença foi obrigada a lançar mão para confirmar o que fôra julgado no tribunal inferior, o effeito perturbador d'essa decisão estender-se-ha a circulos mais vastos do que os primeiramente abrangidos por um tal julgamento. Um passo tão retrogrado, como o da *medieva* pretensão da exclusiva jurisdicção nacional sobre indefinidas porções do mar largo, seria observado com sentimento por aquelles que têem visto Portugal sempre prompto a adherir zelosamente ás idéas modernas do progresso e da civilisação, ao passo que o descredito lançado sobre as regras internacionaes de navegação pela recusa de Portugal a dar-lhes força, com espirito justo e imparcial, contra um navio nacional, e o sentimento geral de incerteza e de duvidas, que assim se originaria entre as Nações maritimas, coincidiria muito inopportunamente com a correspondencia que ultimamente tem sido trocada entre as Potencias maritimas, para levar a effeito a revisão final das mesmas regras.

Antes de ir mais longe, devo fazer algumas ponderações quanto ás observações contidas na nota de V. Ex.ª de 26 de agosto, em resposta á minha de 10 do mesmo mez. E faço-o da melhor vontade, pois que, removendo as falsas idéas com que foi escripta a nota de V. Ex.ª, ficarei desde logo habilitado a tratar a parte do assumpto que se refere á questão de jurisdicção. V. Ex.ª, conjecturando muito bem que a reserva feita pelo Governo de Sua Magestade com referencia á execução da sentença do supremo tribunal prendia em parte com a questão de jurisdicção, diz: «que estes assumptos internacionaes não estão claramente regulados pelo consenso das Nações cultas, e que as opiniões dos jurisconsultos e publicistas de maior auctoridade divergem muito a respeito d'elles. Que entretanto a Gran-Bretanha é a Nação que mais expressamente estabeleceu na sua legislação interna o principio de que as infracções commettidas por qualquer individuo, *ou seja ou não subdito de Sua Magestade, no pleno mar, nas aguas territoriaes das possessões de Sua Magestade, ficam*

sujeitas á jurisdicção dos tribunaes inglezes competentes, ainda que tenham sido commettidas a bordo de um navio estrangeiro, ou por meio de um navio estrangeiro» (o italico é da nota de v. ex.ª), segundo se vê da lei de 16 de agosto de 1878.

Se devidamente comprehendo o argumento contido nas passagens citadas, reduz-se elle a isto: a questão de jurisdicção no alto mar é uma questão ainda ventilada de direito internacional em que divergem as mais altas auctoridades; a Gran-Bretanha porém tem ido mais longe do que nenhuma outra Nação em cortar o nó internacional com a espada das *decisões municipaes;* a Inglaterra não póde recusar aos outros um direito que reclama para si, e tendo regulado a questão, tanto quanto depende da sua acção, pela lei de 16 de agosto de 1878, não póde contestar a Portugal o direito de fazer o mesmo por meio das sentenças dos seus tribunaes.

Se porém V. Ex.ª tivesse conhecimento das circumstancias que deram origem á lei de 1878, V. Ex.ª veria que é o contrario d'esta proposição, que é exacto, e que a acção dos tribunaes de Sua Magestade, que provocou a necessidade de fazer promulgar a lei referida, dá á Gran-Bretanha um direito maior do que o de nenhuma outra Nação para protestar contra a importação, para o campo do direito internacional, de novas doutrinas relativas á jurisdicção. Dando-me instrucções para representar ao Governo de Sua Magestade Fidelissima na presente occasião, o Governo de Sua Magestade cumpre o dever que lhe incumbe, em commum com todas as outras Nações maritimas, de protestar contra qualquer usurpação dos direitos que são propriedade commum do mundo civilisado; porém o escrupulo excepcional que mostram os tribunaes inglezes nas circumstancias referidas, impedindo que sejam dados quaesquer passos que deroguem esses direitos internacionaes, dá maior força ás suas queixas quando os mesmos tribunaes pedem aos outros para serem igualmente conscienciosos.

Expondo a V. Ex.ª a historia da lei de 1878, devo outra vez referir-me á declaração de que «estas materias não foram claramente definidas pelo consenso das Nações civilisadas, e que a opinião dos jurisconsultos e publicistas de maior auctoridade diverge muitissimo a respeito d'ellas».

Ora é indubitavelmente certo que, a respeito da interpretação de certos principios acceitos, ainda subsistem divergencias de opinião entre os publicistas e os jurisconsultos, porém ácerca dos principios geraes, ha a mais absoluta concordancia, e são esses principios geraes que têem relação com as circumstancias que se deram na lei de 1878, e são esses mesmos principios geraes em questão que prendem com a sentença do supremo tribunal.

O principio geral que tem o commum consenso das Nações civilisadas (e posso recordar a V. Ex.ª que a causa immediata da grande obra em que Grotius primeiramente estabeleceu este principio, foi a pretensão de Portugal ao exclusivo dominio do oceano oriental), é que «visto o mar largo ser physicamente incapaz de occupação, não é susceptivel de dominio, e como nenhuma Nação o póde reduzir á sua posse, o mar largo é, e deve sempre ser *nullius territorium*—principio que exclue absolutamente a idéa de jurisdicção *nacional* sobre o mesmo mar.

Este principio é comtudo modificado, pelo que toca aos mares immediatamente

adjacentes á costa de um estado, pelo principio de direito internacional: *terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*, limite incerto, que comtudo, pelo consenso geral, se assentou ser a distancia de 1 legua maritima, ou 3 milhas nauticas, distancia correspondente a um tiro de peça imaginario.

Ora, o ponto importante a notar é que «a divergencia entre os publicistas e jurisconsúltos, e a falta de accordo entre as Nações civilisadas sobre este assumpto, a que V. Ex.ª se refere na sua nota, não tem por fórma alguma referencia ao principio geral da exclusão do alto mar da jurisdicção nacional, nem ao principio de que a unica modificação admissivel d'esta liberdade dos mares é a doutrina internacional de que o dominio da terra se estende sobre certas porções do mar immediatamente adjacentes á costa, ao alcance de um tiro disparado de terra. As divergencias de que se trata têem sómente referencia: 1.º, á extensão da zona adjacente sobre a qual é admittida a jurisdicção nacional, visto terem alguns escriptores sustentado que a zona de 3 milhas, até agora acceita, deve ser alargada a fim de acompanhar os progressos da artilheria moderna; 2.º, ao caracter e grau de soberania e dominio a exercer dentro d'esta zona; por outras palavras, ao maior ou menor grau dos direitos de propriedade e direitos de jurisdicção, que o consenso das Nações civilisadas tem concedido ao estado maritimo sobre as suas aguas territoriaes, em derogação do principio do *mare liberum*, que obriga igualmente todas essas Nações.

Pelo que diz respeito ao primeiro d'estes dois pontos, designadamente á theoria de que o territorio maritimo de cada Estado deva perpetuamente variar segundo os progressos introduzidos na construcção das peças de grosso calibre, é assumpto que mal se póde tratar seriamente, mas como de modo algum affecta a questão que nos occupa, não preciso referir-me a elle, excepto para dizer que o Governo de Sua Magestade sempre tem energicamente protestado contra todas as tentativas de estender a zona alem da legua maritima, ou 3 milhas nauticas, reconhecidas pelo direito internacional. Como V. Ex.ª poderá ver, consultando os archivos do seu ministerio, foi dirigida uma nota ao Governo Portuguez em 13 de outubro de 1874, dando noticia do protesto feito pelo Governo de Sua Magestade contra a pretensão da Hespanha á jurisdicção nacional dentro de uma zona de 6 milhas, e convidando o Governo Portuguez a dar a sua opinião ácerca do territorio maritimo, desejando assim ser informado, se o mesmo Governo tinha annuido ás pretensões da Hespanha, nenhuma resposta, sinto dizel-o, foi dada a esta communicação.

O segundo ponto em que prevalecem as divergencias de opinião — o do grau de amplitude que deva ser dado aos direitos de propriedade e direitos de jurisdicção, concedidos pelo direito internacional á soberania territorial dentro d'essa zona — esse ponto é muito mais importante, porque a questão envolve a essencia mesmo dos principios que fazem o assumpto da questão na grande controversia entre o *mare clausum* e o *mare liberum*. Poder-se-ha comtudo affoutamente avançar que até á questão do *Franconia* (questão para a qual estou chamando a attenção de V. Ex.ª, por ser aquella a que se referem as decisões do tribunal britannico acima alludido) a doutrina de que estes direitos de propriedade e jurisdicção territorial «dentro de

uma zona de 3 milhas são absolutos, e excluem os de qualquer outra Nação», tinha sido geralmente acceita pelas auctoridades reconhecidas no direito internacional. Sinto-me justificado dizendo isto, porque isto mesmo se acha expressamente declarado nas palavras acima citadas, e sem reserva alguma na ultima edição dos elementos de direito internacional, do bem conhecido publicista Wheaton, editados antes da questão do *Franconia.*

Do que fica dito, ver-se-ha:

1.º Que qualquer pretensão apresentada de exercer jurisdicção nacional no alto mar, a uma distancia da praia, a que o principio *finitur terræ dominium ubi finitur armorum vis,* não possa ser applicado, mesmo havendo a confiança mais exagerada do alcance da artilheria moderna, é uma pretensão que vae de encontro a um dos mais sagrados principios do direito internacional, a respeito do qual não ha, nem póde haver, uma sombra sequer de divergencia da parte dos publicistas e dos jurisconsultos ou nas leis publicas e usos dos povos civilisados, isto é, que o mar largo é *nullius territorium,* e conseguintemente que uma pretensão d'esta natureza é d'aquellas que todas as Nações são igualmente obrigadas a repellir, como um ataque aos seus direitos inalienaveis.

2.º Que a Gran-Bretanha tem sempre fortemente resistido a quaesquer tentativas feitas para alargar a zona do territorio maritimo, concedida pelo direito internacional, alem da distancia reconhecida das 3 milhas nauticas, e que o Governo Portuguez foi, em data comparativamente recente, informado do modo de ver do Governo de Sua Magestade sobre este assumpto, e da sua determinação de nunca admittir taes pretensões.

Vou agora occupar-me da questão do *Franconia,* cuja extrema gravidade consiste, entre outras cousas, em ter para assim dizer renovado outra vez a questão da liberdade dos mares dentro da zona reconhecida das 3 milhas nauticas, chamando á discussão certos principios elementares, ácerca dos quaes todos os escriptores de direito internacional pareciam ter concordado.

A questão foi a do *Queen versus Keym,* e versava sobre se um estrangeiro mettendo a pique um navio inglez perto da costa de Inglaterra, por descuido criminoso e sendo causa de se terem afogado alguns subditos inglezes, está sujeito ao julgamento dos tribunaes criminaes da Gran-Bretanha.

No acto do julgamento, o jury achou que o accusado, que era o capitão de um navio allemão chamado *Franconia,* por um descuido criminoso mettêra a pique um vapor inglez chamado *Stracklyde,* a pouca distancia do caes de Dover, e *portanto dentro da zona das 3 milhas.*

O ponto adduzido pelo advogado do accusado, foi que: sendo este um estrangeiro, a bordo de um navio estrangeiro, passando pelo mar alto no exercicio do livre direito da navegação dos mares, de um porto estrangeiro para outro, não tinha a Corôa jurisdicção alguma sobre elle. Pela outra parte, a Corôa sustentou que elle era responsavel, porque o caso succedêra dentro de uma zona de 3 milhas, sujeita á soberania da Corôa, e portanto sujeito á sua jurisdicção criminal.

Sendo a causa levada á appellação, e debatida perante o supremo tribunal de

justiça, composto de quatorze juizes, presididos por Sir Alexander Cokburn, *Lord Chief Justice* de Inglaterra, decidiu o mesmo tribunal por maioria de um voto contra a Corôa, a favor do accusado, que, é necessario lembrar-nos, fôra julgado criminoso por um jury, por haver causado a morte de um subdito britannico a bordo de um navio inglez, não muito longe das marcas da baixamar *(low water)* das praias inglezas, isto é, nas aguas designadas, sem uma unica excepção, por todos os escriptores de direito internacional, pelo nome de *aguas territoriaes*. Por esta sentença ficou decidido que a Corôa não tinha jurisdicção a respeito dos actos criminosos praticados alem da marca da baixamar. Por outras palavras, o supremo tribunal de justiça de Inglaterra decidiu que a doutrina do direito internacional, á qual, como fica dito acima, Wheaton dá assentimento incondicional, a saber, que os direitos de propriedade e jurisdicção territorial reclamados por um estado maritimo sobre as suas litoraes, são absolutos até á extensão de 3 milhas, não tem applicação á Inglaterra.

O parecer do *Lord Chief Justice* é uma verdadeira exposição magistralmente feita dos principios em que se funda a grande doutrina do *mare liberum*, e merece bem um logar distincto ao lado da obra immortal a que se deu esse nome. Limito-me comtudo a dar a V. Ex.ª o resumo da argumentação no que prende com a questão que estamos tratando.

O ponto de partida, o axioma inatacavel, do qual se deduz todo o argumento da sentença proferida pelo tribunal, é assim enunciado pelo *Lord Chief Baron:*

«Visto não ser materia de discussão que o mar alto, isto é, *todos os mares do mundo abaixo da marca da baixamar,* estão abertos a todo o mundo, e que os navios de todas as nações têem a liberdade de navegar por elles, nenhuma Nação tambem tem o direito de exercer jurisdicção criminal sobre os navios das outras nações, ou sobre os naturaes das outras Nações que se acharem a seu bordo navegando no mar alto, isto é, que atravessarem o mar alto (sem deitar ancora nem parar), de um porto estrangeiro para outro, *senão em virtude de tratado ou expresso accordo, ou por uso geral e continuado, provado pelo exercicio de tal jurisdicção com annuencia da Nação ou Nações que elle abrange.*»

«Resultando d'ahi, continua o *Lord Chief Justice,* que «o mar litoral, alem da marca da baixamar, sendo distincto do resto do mar alto, não fazia originariamente parte do territorio do reino; a questão pois é saber *quando e como isto se deu?* Póde uma parte do que antes era mar alto, ser convertido em territorio britannico, sem acção alguma por parte do governo britannico ou do corpo legislativo, pela mera asserção dos escriptores de direito publico, ou pelo assentimento das outras Nações?»

«A mais absoluta unanimidade da parte dos publicistas sobre este assumpto, ainda quando houvesse uma tal unanimidade, não poderia crear um direito que não existia previamente, porque, continua o *Lord Chief Justice,* «os escriptores de direito internacional, por valiosos que sejam os seus trabalhos para demonstrarem os principios do direito, não podem fazer leis.... Para terem effeito, portanto, as leis, devem ter o assentimento das Nações que por ellas deverão ser regidas. Este assen-

timento póde ser expresso, por meio de um tratado, ou pelo accordo reconhecido dos Governos; ou póde deduzir-se do uso estabelecido... Na falta de provas de assentimento, derivadas de alguma d'estas fontes, nenhuma unanimidade, da parte dos escriptores theoricos, garantiria a applicação judicial da lei, só pela auctoridade do seu modo de ver, ou pelas suas doutrinas. Nem, na minha opinião, a mais clara prova de unanime assentimento por parte das outras Nações, seria sufficiente para auctorisar os tribunaes d'este paiz a *applicar sem um acto do parlamento o que praticamente importaria uma lei nova...*

«O assentimento das nações é, sem duvida, sufficiente para dar força legislativa a um assumpto aliás dentro da esphera do direito internacional; mas seria inefficaz para conferir jurisdicção superior e estranha á lei, — como aquella em que agora se insiste — jurisdicção sobre estrangeiros em navios estrangeiros, navegando n'um ponto determinado do alto mar.

«E quando se me diz que todas as outras Nações concordaram em tão absoluto dominio por parte do estado litoral, sobre essa parte dos mares, a ponto de serem excluidos d'elles os seus navios, e que, sem legislação conhecida ou communicação feita a essas Nações ou aos seus subditos, estes podem ser responsabilisados perante as suas leis locaes, perguntarei primeiramente que prova ha de um tal assentimento, como aqui se diz, e em segundo logar, até que ponto chega esse assentimento — questão de infinita importancia — quando, *não sendo regido pela legislação,* somos chamados a applicar a lei pela força d'esse assentimento. Diz-se que devemos acceitar a doutrina dos publicistas como provas concludentes d'este assentimento... hesito comtudo n'este caso... e devo manter a minha plena liberdade de examinar o argumento, e de ver em que fundamentos se baseiam essas doutrinas.

«Não se trata de uma questão theorica, mas de facto, e por fortuna os escriptores cujas doutrinas temos de examinar fornecem-nos os meios de apreciar taes doutrinas com referencia aos factos. Indicam-nos duas cousas, e só temos de examinar duas cousas — os tratados e o uso.»

O *Lord Chief Justice*, em seguida, analysa o alcance dos tratados sobre o assumpto, e discute a questão do uso, demonstrando que nem os tratados nem o uso jámais pretenderam estabelecer esses direitos *absolutos* de propriedade e de jurisdicção, que os publicistas inculcam. O que se acha estabelecido pelos tratados e pelo uso é que, *para certos fins,* as Nações do mundo civilisado concordaram no exercicio soberano dos direitos de dominio sobre os mares da costa, e para alguns dos ditos fins adoptaram o alcance das 3 milhas, como uma distancia conveniente. Porém, quanto ao uso, S. Ex.ª sustenta este importante principio: *que o uso internacional, ainda que seja universal, não póde dar ao estado individual a jurisdicção nacional sobre esta reconhecida zona, sem um acto de legislação municipal da parte do mesmo estado.*

«Não será de mais dizer, conclue S. Ex.ª, que, independentemente de tratados, a area de 3 milhas de mar poderia presentemente considerar-se *para certos fins,* como pertencendo *ao estado local; e que uma Nação que tomasse como sua essa porção*

de mar, sujeitando ás suas leis os estrangeiros que n'ella se achassem para o fim da prevenção e castigo dos crimes, não se deveria reputar que houvesse infringido os direitos dos outros estados.

«Mas, como entendo que a faculdade de dispor d'estas aguas proviria, não de qualquer direito original ou inherente, mas da annuencia dos outros estados, tornar-se-ía necessaria alguma manifestação externa da vontade nacional, *em fórma de pratica seguida, ou de uma legislação municipal*, que importasse, pelo menos implicitamente, uma occupação do que antes não se achava apropriado, para sujeitar á nossa lei geral o estrangeiro, que antes estava isento da sua acção.»

Portanto Keym foi absolvido.

Achar-se-ha V. Ex.ª agora no caso de apreciar exactamente o *acto do parlamento,* citado na sua nota de 26 de agosto, como um impedimento para o Governo de Sua Magestade poder contestar a sentença do supremo tribunal na causa do *City of Mecca.*

Este acto é a «*manifestação externa da vontade nacional,* na fórma de *legislação municipal*», a qual o *Lord Chief Justice,* que, no julgamento de que acima apenas dei a v. ex.ª um succinto extracto, estabeleceu o seu direito de ser considerado como o estrenuo campeão da liberdade dos mares, declarou ser necessario para dar á Gran-Bretanha aquella limitada jurisdicção de 3 milhas, que o uso tem consignado entre os direitos *do estado litoral;* e um cuidadoso exame da lei convencerá V. Ex.ª do extremo cuidado que teve o Parlamento Inglez em não reclamar, pelos meios municipaes, senão aquillo que o uso indiscutivel tinha estabelecido como direito internacional.

O preambulo declara que «a jurisdicção *legal* de Sua Magestade, seus herdeiros e successores, se estende, e sempre se tem estendido, sobre o alto mar, adjacente ás costas do Reino Unido.... até á distancia necessaria para a defeza e segurança d'esses dominios»; isto é, não são reclamados por parte de Sua Magestade os direitos ***absolutos*** de propriedade e de jurisdicção de que tratam os publicistas, mas sómente a jurisdicção ***de direito*** sobre estas aguas, até á distancia necessaria para a segurança dos seus dominios; por outras palavras, dá-se sancção parlamentar á doutrina internacional ***terræ dominium finitur ubi finitur armorum vis,*** sem definir nem o que é ***dominium,*** nem a distancia precisa até onde este se estende.

O preambulo, em seguida, diz «que visto ser conveniente que todos os crimes commettidos no alto mar, a uma certa distancia das costas do Reino Unido... praticados por quem quer que for, sejam processados segundo a lei, fica resolvido que um crime commettido no alto mar por qualquer individuo, quer seja, ou não, subdito de Sua Magestade, nos limites das aguas territoriaes dos dominios de Sua Magestade, é sujeito á jurisdicção do Almirante, ainda que possa ter sido praticado a bordo, e por navio estrangeiro, e que o individuo que commetteu tal crime poderá ser preso, julgado e castigado n'essa conformidade.

A *lei* define depois as aguas territoriaes dos dominios de Sua Magestade, dizendo que são a parte do mar, adjacente á costa do Reino Unido, que, *segundo o direito internacional, se considera dentro da soberania territorial de Sua Magesta-*

de, isto é, abstem-se de declarar ou definir, por meio de um acto municipal, aquillo que pertence, não ao direito nacional, mas ao direito internacional; e cuidadosamente se limita a estabelecer que, para os fins da *lei*, isto é, para a accusação ou castigo de qualquer crime, considerado por essa *lei* dentro da jurisdicção do *Almirante*, a porção de mar até ao limite de uma legua maritima (isto é, 3 milhas nauticas), da costa, a contar da marca da maré baixa *(low water)*, deverá ser considerada como mar largo, dentro das aguas territoriaes dos dominios de Sua Magestade.»

Compararei agora com este procedimento judicioso e consciencioso da parte dos tribunaes inglezes e do parlamento britannico, o procedimento e as proposições do supremo tribunal portuguez.

O advogado do *City of Mecca* levantou a questão de jurisdicção, e os seguintes pontos ficaram claramente expostos:

1.º Que não ha em Portugal o que corresponda á jurisdicção *civil* do tribunal do almirantado britannico. Esta jurisdicção não é *nacional* mas *internacional.* Não administra o direito nacional, mas o *jus commune maris,* que provém do *consuetudo maris.* Em caso de abalroamentos, mesmo entre navios estrangeiros, se elles depois de um abalroamento no alto mar forem a um porto inglez (isto é, dentro da jurisdicção do almirante), poderá ser intentada pelas partes interessadas perante o tribunal do almirantado, onde poderá ser julgada, uma acção civil *in rem,* por prejuizos.

2.º Esta jurisdicção sendo desconhecida da jurisprudencia portugueza, só havia dois caminhos por onde se podesse tentar submetter a causa á jurisdicção dos tribunaes portuguezes, isto é, ou por meio de uma acção *in personam,* baseada no artigo 28.º do codigo civil, que determina que as obrigações contrahidas *em paiz estrangeiro,* por um estrangeiro, para com um portuguez, são da competencia dos tribunaes portuguezes, se o estrangeiro for encontrado em Portugal, procurando portanto provar que o mar alto é um «paiz estrangeiro», ou contestando que o abalroamento se dera dentro da jurisdicção portugueza.

O supremo tribunal decidiu a questão de accordo com a segunda theoria, isto é, que o abalroamento se verificára nas aguas territoriaes portuguezas, e portanto dentro da exclusiva jurisdicção *nacional* da corôa de Portugal.

Ora é de uma importancia especial notar que, apesar de esta ser uma acção civil, o supremo tribunal, como a lei portugueza desconhece a cuidadosa differença estabelecida nos nossos tribunaes do almirantado entre a jurisdicção *civil internacional* relativa ao *jus commune maris,* com referencia aos casos que occorrerem no alto mar, e a jurisdicção *criminal nacional* que requeria um acto especial legislativo para ser applicavel á zona das 3 milhas, o supremo tribunal foi obrigado, para justificar *alguma* jurisdicção no caso sujeito, a appellar para a inteira e exclusiva jurisdicção nacional, tanto criminal, como civil, nas aguas em que o abalroamento se deu, isto é, como foi determinado pelo *veredictum* do jury no alto mar, a uma distancia pouco mais ou menos de 10 milhas da costa de Portugal, ou 6 milhas e mais alem do limite reconhecido pelos escriptores internacionaes.

Conseguintemente foram as seguintes proposições formuladas na sentença do supremo tribunal.

1.º Que ha duas especies de aguas territoriaes; uma a da zona de **10** *milhas*, para as questões diplomaticas; outra a de uma zona indefinida e indeterminada, para os fins da jurisdicção. Esta ultima é mencionada como o «dominio rasoavel» do estado maritimo sobre as aguas litoraes, e a sentença claramente diz que este «dominio rasoavel» é de mais de 10 milhas, que varía segundo as circumstancias, e que aos tribunaes do estado litoral compete decidir, em cada caso, até aonde no mar largo se estende a sua jurisdicção.

«Os appellantes, diz a sentença, negam a competencia dos tribunaes portuguezes, allegando que o abalroamento teve logar a uma distancia de mais de **10** milhas da costa, e por conseguinte alem da linha de respeito admittida pelo direito internacional maritimo.»

A isto responde o tribunal «que os tribunaes portuguezes eram *unicamente* os competentes para tomar conhecimento da reclamação pelos prejuizos causados pelo abalroamento do vapor inglez *City of Mecca* com o *Insulano* (isto é, para decidir a causa civil), porque, se os appellantes são subditos inglezes, o navio abalroado era portuguez, partíra de um porto nacional, e quando teve logar o abalroamento estava ainda á vista da costa de Portugal».

V. ex.ª reconhecerá que o exercicio da jurisdicção civil portugueza no caso de que se trata é *absoluta e exclusiva,* os tribunaes portuguezes são *unicamente* os competentes para tomar conhecimento da reclamação por prejuizos.

Mas para pôr fóra de toda a duvida que essa jurisdicção é absoluta, nacional e territorial, e portanto criminal, não menos do que civil, o tribunal, apesar de se tratar de uma causa civil, sáe do caminho traçado para imprimir um caracter criminoso ao acto do capitão do *City of Mecca.*

Conseguintemente, depois de declarar na primeira parte da sentença que o abalroamento se deu por *culpa criminosa* do capitão do *City of Mecca,* apresenta a pretensão da jurisdicção criminal, no caso sujeito, do modo o mais formal e emphatico, como se vê da seguinte passagem:

«Visto que o *City of Mecca,* por manifesta culpa do seu capitão, abalroou com o *Insulano,* de propriedade portugueza, com commandante e tripulação portugueza, e que acabava de saír de um porto nacional, achando-se ainda á vista das costas d'este reino: o capitão do *City of Mecca* transgrediu as leis do paiz, e infringiu o artigo 104.º, 1.º e 2.º do codigo penal portuguez, ficando portanto obrigado a responder por este facto nos tribunaes *de justiça do territorio a que pertencem os mares em que foi causado o prejuizo.*

Do que fica dito verá v. ex.ª que o tribunal teve o cuidado de definir muito exactamente em que consiste aquillo que considera *dominio rasoavel* da corôa portugueza sobre as aguas adjacentes a Portugal; que procedeu separadamente, primeiro, pelo que diz respeito á jurisdicção civil, e em segundo logar, pelo que *toca á jurisdicção criminal* da corôa, e que em ambos os casos são identicas as definições.

Segundo essas definições, as aguas em que teve logar o abalroamento, ainda que fizessem parte do mar largo, a uma distancia maior do que a *chamada zona diplomatica de 10 milhas,* estavam, comtudo, dentro do rasoavel dominio territorial de Portugal, porque *primeiramente* estavam á vista da costa portugueza, e em *segundo logar* o navio abalroado era um navio portuguez; em *terceiro logar,* tinha capitão e tripulação portugueza; e em *quarto logar,* acabára de saír de um porto nacional.

Orá é evidente què estas quatro condições se applicariam todas tanto a uma parte do alto mar, á distancia de 20 milhas, como á distancia de 10 milhás da costa, ou, com tempo excepcionalmente claro, a umá zona de 25 milhas, e mesmo mais, segundo a costa fôsse plana ou montanhósa. A pretensão adduzida pelo supremo tribunal refere-se, portanto, a uma jurisdicção territorial illimitada e indefinida — civil e criminal — sobre o mar alto, á discrição dos tribunaes portuguezes.

Eu poderia deixar aqui este assumpto; porém, antes de o fazer, peço licença para apresentar as seguintes observações: *primeiro,* a respeito da parte theorica; *segundo,* ácerca da parte pratica da questão.

Com relação á primeira, não duvido observar que a classificação de *aguas territoriaes* e *dominios maritimos* em «diplomatica e rasoavel» é uma classificação absolutamente desconhecida em direito internacional, ou na legislação municipal, tanto de Portugal como de qualquer outra nação civilisada; e do mesmo modo uma zona territorial, debaixo de qualquer nome que seja, com a largura de 10 milhas. Apresentando, portanto, estas theorias, o supremo tribunal procedeu sem a auctoridade dos legistas ou publicistas, do uso ou dos tratados, e sem a auctoridade do direito internacional ou municipal.

Pelo que toca ao segundo ponto, devo chamar a attenção de v. ex.ª para a enorme gravidade das suas consequencias. O supremo tribunal sustenta que o capitão do *City of Mecca* era criminalmente responsavel, perante os tribunaes portuguezes, pela perda do *Insulano.* Se esta fosse a lei reconhecida em Portugal, na occasião em que o *City of Mecca* se refugiou no porto de Lisboa, o seu capitão, David Anderson, seria preso e mettido na cadeia, em consequencia de uma accusação criminal; mas ainda mais, como não ha *prescripção* por offensas criminaes, se se mantiver esta decisão, e passar em caso julgado, e o referido David Anderson viesse de futuro a territorio portuguez, ficaria sujeito á captura e prisão, por estar pendente contra elle uma acção criminal, e o dever das auctoridades portuguezas seria prendel-o.

Ora, apenas preciso observar que a captura e prisão de um estrangeiro, violação dos mais sagrados e mais elementares principios do direito internacional, seria um episodio perigoso para as relações entre dois estados amigos e alliados. No caso sujeito, tornar-se-ía mil vezes mais grave por causa da natureza extraordinaria do crime, que o supremo tribunal em Portugal, não só sem evidencia do caso, mas em contradicção com a evidencia, imputa ao capitão inglez. Esse crime não é o crime, comparativamente pequeno, de negligencia criminosa, mas é o inexplicavel

crime de ter alterado o seu rumo («sendo tambem evidente *que fôra* o navio abalroador que procurára o abalroado... vindo atrás do navio abalroado») de modo como se fosse com malicia levado a procurar e a seguir na esteira do *Insulano*, com o fim expresso («evidentemente por culpa criminosa do capitão, e crime de proposito») de o abalroar, e praticando o acto extraordinario, quando os dois navios estavam enrascados um no outro, de tentar afundar o navio portuguez, e de continuar o seu caminho por cima d'elle, com o fim de seguir para Gibraltar (e enrascando-se com elle pretendêra seguir para Gibraltar, áinda que passasse por cima do *Insulano*»), tudo isto acompanhado de circumstancias de excepcional barbaridade, recusando-se a responder aos signaes de soccorro feitos pelo *Insulano*, ou a prestar-lhe qualquer auxilio, até que foi obrigado a fazel-o. Um tal crime, se d'elle tivesse resultado perda de vidas, implicaria uma accusação, não de homicidio por negligencia, mas de homicidio voluntario; e mesmo sem perda de vidas, ficaria sujeita a pessoa que o commettesse á mais severa penalidade. Que taes accusações fossem feitas tão ligeiramente, apesar da evidencia do contrario, por uma tão augusta corporação como o supremo tribunal, é cousa pela qual não posso deixar de expressar o meu profundo sentimento.

Tenho agora que tratar da má interpretação e má applicação dos regulamentos de navegação, em que concordaram a Inglaterra e Portugal, dos quaes se trata na sentença do supremo tribunal.

A minha affirmação é: primeiro, que a sentença está em manifesta contradicção com os factos succedidos; segundo, que mesmo se os factos tivessem tido logar como se acham descriptos na sentença, a applicação que se lhes faz dos regulamentos de navegação é totalmente errada, e de natureza tal que, se fosse possivel admittil-a, tornaria nullo e de nenhum effeito o accordo entre a Gran-Bretanha e Portugal com relação a taes regulamentos, debaixo do ponto de vista dos seus fins praticos.

Quando, com relação ao primeiro ponto, fallo de factos succedidos, refiro-me sómente aos factos como se acham descriptos nas quarenta e cinco respostas dadas pelo jury na occasião do julgamento perante o tribunal de primeira instancia. É, em manifesta contradicção com os factos, assim descriptos, que a sentença chega ás suas conclusões, e, estando eu informado de que em Portugal, assim como em Inglaterra, as apreciações do facto são tão exclusivamente do dominio do jury, como as apreciações do direito são do dominio do tribunal, é de toda a rasão que, quando é proferida uma sentença em opposição directa com os factos admittidos pelo jury, essa sentença não seja considerada conforme a lei.

Em apoio dos factos estabelecidos pelo jury, o unico testemunho de que me aproveitarei é o dos depoimentos dados e jurados pelos capitães do *Insulano* e do *City of Mecca*.

Como o meu fim é provar o caso sómente por meio dos factos acceitos pelo lado portuguez, isto é, sem appellar por fórma alguma para o testemunho dado pelos meus compatriotas, no caso de que se trata, testemunho incompativel com os mesmos factos, ainda que em muitos pontos creio que o depoimento das testemunhas dadas

pelo *City of Mecca* é verdadeiro, e erroneas as declarações do jury, aproveitar-me-hei, sómente, comtudo, dos depoimentos dos officiaes do *City of Mecca,* na parte em que exactamente coincidem com os do capitão do *Insulano* e com as declarações do jury.

Ligo, portanto, a maior importancia a esta coincidencia, e ao facto de que os depoimentos dos officiaes dos dois navios, não só coincidem nos pontos mais importantes, mas se ampliam e completam entre si, provando cada um a verdade do outro, e de que essa coincidencia estabelece uma perfeita e coherente descripção dos successos, e a unica que exactamente explica e dá a rasão de todos elles. Porque é claro que as unicas pessoas, que estão no caso de dar noticia verdadeira do que succede em um abalroamento, são os officiaes que têem a seu cargo os navios na occasião em que tem logar o abalroamento, *no caso de quererem dizer exactamente a verdade.* Mas, em noventa e nove, de cem casos, é do interesse de uma das partes que se não diga a verdade; e o mesmo grau de confiança, raras vezes, portanto, se póde ter nas declarações da parte que teve a culpa ou nas declarações do que tem rasão. No caso presente, cada um comtudo, julgando conscienciosamente estar seguindo o devido rumo (insistindo o capitão do *Insulano* sempre, que de accordo com o regulamento 14 (15 do regulamento portuguez) era obrigado a seguir o seu rumo, e que o *City of Mecca* era obrigado a desviar-se), e que o outro procedeu violando o regulamento, desejava vivamente narrar com segurança o que se passou para mostrar que o outro não tinha rasão. Foi sómente depois, quando o advogado do *Insulano* descobriu que o seu cliente interpretára de um modo totalmente errado os regulamentos de navegação, que tentou dar uma differente côr ao depoimento.

Eis os factos como se passaram.

O *Insulano*, tendo deixado o porto de Lisboa, em viagem para a Madeira, ía navegando em direcção do sudoeste. O *City of Mecca*, procedente de Inglaterra em viagem para Gibraltar, navegava com rumo do sul. Está provado pelas respostas do jury aos quesitos que lhe foram postos que os dois navios seguiam uma linha que se cruzava, a qual, prolongando-se, determinaria um abalroamento (quesito 12). Está provado que quando os dois navios se avistaram um ao outro, era por bombordo do *City of Mecca* que o *Insulano* o via (quesito 14), e que o *City of Mecca* sempre apresentou ao *Insulano* o mesmo lado (quesito 15). Está provado que o *Insulano* apresentou sempre o estibordo ao *City of Mecca* (quesito 16). Está provado que o *Insulano* virou para o sul, de modo a evitar o abalroamento (quesito 17). Está provado que o *Insulano* seguiu sempre o mesmo rumo, *aliás*, é uma pergunta que já foi respondida *(prejudicada)* (quesito 18). V. ex.ª reconhecerá que se dá aqui um conflicto apparente nas respostas dadas a estes dois quesitos, conflicto que é de maior importancia notar, porque toda a questão depende do ponto n'ellas envolvido. O quesito 17 dá a entender apparentemente que o *Insulano* não alterou o seu rumo. O quesito 18 assevera que não; admittida a possibilidade que, se realmente se desviou para o sul, o fizera imperceptivelmente pelo menos. Esta contradicção mostra que o jury achou difficil, se não impossivel, em presença dos depoimentos, fazer um juizo perfeito a respeito de ter ou não ter o *Insulano* alterado o seu rumo.

Está provado que, *se os dois vapores* tivessem navegado em direcções divergentes, seguindo em linhas parallelas, teriam assim evitado o abalroamento (quesito 20). Não está provado que o *City of Mecca* alterasse imperceptivelmente o seu rumo, para impedir que o *Insulano* o atravessasse (quesito 21). Está provado que ambos os navios íam com toda a força de vapor quando o abalroamento teve logar (quesitos 22 e 23). Está provado que o *Insulano* podia ter evitado o abalroamento, se tivesse, a uma distancia conveniente, alterado o rumo, de modo que passasse á pôpa do *City of Mecca* (quesito 30), ou se tivesse, á conveniente distancia, parado ou andado para a ré (quesito 31). Está provado que o *City of Mecca* podia igualmente ter evitado o abalroamento se tivesse parado, andado para a ré ou alterado o seu rumo (quesito 32). Não está provado que o capitão do *City of Mecca*, apesar de estar vendo o *Insulano* ir a pique, fazendo signaes de se achar em perigo, o abandonasse e tratasse de proseguir com toda a força para Gibraltar (quesito 41), mas, está, pelo contrario, provado que ordenára que se désse toda a força á machina, *não* para fugir do *Insulano;* mas para se dirigir a Lisboa a fim de salvar o seu proprio navio (quesito 43), e que logo que foram içados os signaes e se deram tiros a bordo do *Insulano* elle lhe fôra prestar soccorro (quesito 44).

Taes são os factos em que o jury assentou, apresentados a v. ex.ª *ipsissimis verbis,* e tirados de uma traducção litteral do documento official ministrado pelo tribunal.

Com relação a todos elles, com uma só excepção, é claro que o jury não teve duvidas nem hesitação; mas essa mesma excepção, como adiante mostrarei, é de toda a importancia. Refere-se ella ao facto de se ter ou não ter o *Insulano,* em qualquer occasião, desviado do seu rumo *primitivo,* com direcção mais ao sul, isto é, em direcção que, se fosse tomada *mais cedo,* o collocaria em linha parallela com o *City of Mecca.* De que elle o não fez a tempo de desculpal-o de ter violado o regulamento, isto é, a tempo de livrar-se da proa do *City of Mecca,* resulta como uma necessidade mathematica do facto estabelecido pelo jury, que o *City of Mecca* não alterou *o seu* rumo, porque dado este *postulatum,* o abalroamento era impossivel, excepto se o *Insulano* continuasse na carreira que seguia até ao ponto de intersecção das linhas convergentes, isto é, excepto se o *Insulano* violasse o regulamento.

A incerteza, se o *Insulano* alterou o seu rumo para o sul, e se assim o fez, quando é que o fez, acha-se expressa, como acima disse a v. ex.ª, nas respostas apparentemente contradictorias dadas aos quesitos 17 e 18. Este ultimo quesito demonstra que elle seguiu sempre o mesmo rumo, dizendo-se no primeiro que virára para o sul. Esta contradicção apparente torna-se perfeitamente explicavel se confrontarmos os depoimentos dos officiaes encarregados dos dois navios. O jury viu-se evidentemente embaraçado com o depoimento do capitão do *Insulano,* dizendo ter posto o navio a bombordo, isto é, virado para o sul, pondo-lhe o leme a estibordo; combinado com o facto demonstrado de que o *Insulano* tinha, não obstante, alterado o seu rumo.

Ora, se lermos primeiramente o depoimento do capitão do *Insulano,* e o com-

pararmos depois com o do official encarregado do *City of Mecca,* veremos que os dois depoimentos são perfeitamente compativeis, e que os seguintes pontos sobresáem claramente:

Primeiro, que o capitão do *Insulano* poz o leme a estibordo com o fim de virar para o sul, e de collocar assim o seu navio em linha parallela com o *City of Mecca.*

Segundo, que elle só o fez quando ía já ter logar o abalroamento.

Terceiro, que devido ao muito pequeno espaço existente entre os dois navios, quando o leme do *Insulano* estava virando a estibordo, o desvio antes do abalroamento devia ter sido tão ligeiro que, ainda tendo logar, seria imperceptivel; ainda que

Quarto, no momento mesmo do abalroamento o *Insulano,* sem duvida alguma, estava girando para o sul.

Eis o depoimento do capitão do *Insulano:*

«Vendo que o *City of Mecca* ía seguindo no mesmo rumo, e approximando-se mais a cada minuto do *Insulano,* dei ordem para pôr a proa do *Insulano* ao sul, a fim de evitar o abalroamento que estava *imminente* («para ver se assim evitava o abalroamento que estava imminente») e *ao mesmo tempo* fiz signal ao *City of Mecca* para andar em direcção opposta, o que não fez.»

Por outro lado, Alexandre Mackay, capitão do *City of Mecca,* depõe do seguinte modo a respeito da occasião em que se deu o abalroamento:

«Logo que vi que nos íamos approximando de mais, havendo 400 ou 500 jardas entre os dois navios, e que o outro vapor, que era o *Insulano,* não alterava o seu rumo, disse-lhe: «que está fazendo? Porque não põe o leme a estibordo?» (isto é, volte para o sul) o *Insulano,* comtudo, continuou a seguir o mesmo rumo.

«O *Insulano* bateu na nossa proa pelo lado de estibordo, e até á occasião do abalroamento, não percebi que o *Insulano* alterasse o seu rumo por qualquer fórma, *mas no momento do abalroamento julguei que a sua pôpa girou contra a nossa proa, augmentando a violencia do choque, que desviou a proa do nosso navio 3 ou 4 pollegadas da perpendicular para o lado de estibordo.*»

. . . .

Estas duas narrações, como v. ex.ª logo poderá ver, feitas pelas duas unicas pessoas realmente na posição de conhecer os factos, isto é, os dois officiaes que dirigiam a manobra dos navios na occasião do abalroamento, concordam exactamente uma com a outra, e confirmam-se e completam-se entre si.

O capitão do *Insulano* declara que seguiu o seu caminho, insistindo em que o *City of Mecca* mudasse o seu rumo, sendo esta na sua opinião a regra, até que no ultimo momento, logo antes do abalroamento, poz o leme a estibordo, na esperança, se fosse possivel, de ainda se collocar em linha parallela ao *City of Mecca.* O official encarregado do commando d'este ultimo navio declara que lhe não foi possivel, até á occasião do abalroamento, ver que o *Insulano* mudára de rumo, mas que n'esse mesmo momento tivera conhecimento de que o *Insulano* ía voltando com violencia para o sul, e que isto se provava, fóra de toda a duvida, pelo facto de que a pôpa do *Insulano* deu na proa do *City of Mecca* uma *pancada lateral,* deixando-a 3 ou 4 pollegadas fóra da perpendicular.

Ora, este ultimo facto, sendo um facto material, verificado pela demonstração ocular *depois do acontecimento*, estabelece concludentemente a perfeita exactidão das declarações feitas por ambos os officiaes. Porque, sem uma *pancada lateral,* de força excepcional, a prôa do *City of Mecca* não podia ser desviada 3 ou 4 pollegadas da perpendicular. Mas uma *pancada lateral* d'esta natureza só era possivel na hypothese de que o *Insulano* se achava *n'aquelle momento mesmo*, e NÃO ANTES, virando para o sul (porquanto se estivesse já em *linha parallela* não era possivel a *pancada lateral);* mas o navio não podia voltar senão no caso de se lhe ter posto o leme a estibordo, alguns segundos *antes* de se effectuar o abalroamento, porque seriam necessarios alguns segundos para o navio obedecer sufficientemente ao leme, e poder, portanto, voltar com violencia.

Por ultimo, durante os poucos segundos que decorreram entre o movimento de estibordo dado ao leme, e o momento do choque (isto é, o momento de voltar), o facto de elle haver alterado a sua marcha, teria produzido um desvio tão pequeno que seria imperceptivel. Por conseguinte temos aqui a evidencia, consubstanciando-se n'uma prova mechanica, e estabelecendo, alem de toda a possibilidade de controversia, a perfeita exactidão do depoimento feito pelo capitão do *Insulano,* que só manobrou com o leme para estibordo no momento mesmo em que o abalroamento estava imminente, e que se conforma com o depoimento feito pelo contramestre do *City of Mecca,* que até ao momento do choque não pôde perceber que o *Insulano* mudasse de rumo, mas que no proprio momento do abalroamento teve a consciencia de que o *Insulano* estava em acção de girar para o sul, por causa da pancada lateral que soffreu a prôa do *City of Mecca.*

Estamos agora em situação de entender e de conciliar as respostas contradictorias dadas aos quesitos 17 e 18 propostos ao jury. Ambas as respostas nas suas diversas fórmas são correctas. É verdade, como se estabelece na resposta ao quesito 17.° que o *Insulano* voltou para o sul para evitar o abalroamento, isto é, é verdade que o seu leme estava posto a estibordo para esse fim, e que estava no acto de rodar, quando teve logar o choque; mas é igualmente verdade, como se estabelece na resposta ao quesito 18.° que o *Insulano,* até ao momento do abalroamento, não alterava ao menos perceptivelmente a sua marcha, havendo sido a alteração simultanea com o proprio choque.

Vou agora estabelecer quaes são os regulamentos de navegação applicaveis aos factos assim estabelecidos pelo jury. São os seguintes:

Quando dois navios seguirem caminhos que se cruzam (isto é, não quando vão ao encontro, navegando um para o outro, caso a que se applicam regras totalmente differentes) mas quando se acham em linhas convergentes, as quaes continuadas devem encontrar-se n'um ponto mathematicamente calculavel, o navio que tem o outro *á sua direita* (isto é, pelo seu proprio estibordo) deve desviar-se do caminho. O navio que tem o outro *á sua esquerda* (isto é, por seu bombordo) deve conservar-se no mesmo rumo. O navio que tem de se desviar póde fazel-o por qualquer modo que lhe convenha; mas praticamente ha só tres modos de o fazer, ou parando, ou collocando-se elle mesmo n'uma linha parallela ou passando pela pôpa do ou-

tro navio. Tem plena liberdade, tão longe como vão os regulamentos, para escolher qualquer d'esses rumos: a que é obrigado é a não atravessar a prôa do outro navio, mas deixar-lhe o caminho desembaraçado (isto não só lhe é determinado pela sua lei municipal, mas em virtude de uma obrigação internacional contrahida em seu interesse, pelo governo cuja bandeira elle hasteia).

É porém evidente que, ou fosse para parar ou para se collocar n'uma linha parallela, teria de perder tempo e caminho; por conseguinte no seu proprio interesse, o rumo que lhe convem seguir é passar pela pôpa do outro navio. Isto é tão obvio que posto que não esteja indicado ou determinado por fórma alguma nos regulamentos maritimos (como acima fica dito) é o rumo universalmente seguido, e com o qual o outro navio conta, como materia corrente.

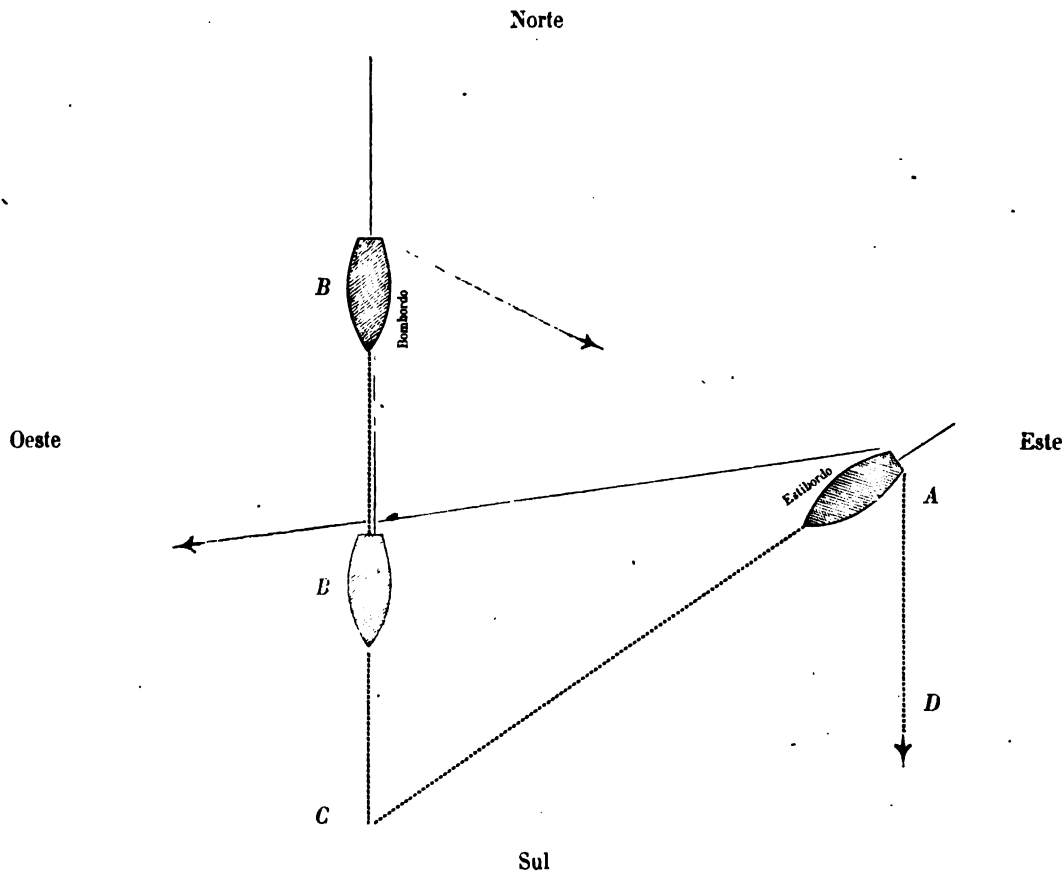
Porém se se deixa completa liberdade de acção ao navio que tem o outro á sua direita (isto é, por seu proprio estibordo) e é obrigado a desviar-se do caminho; só com a excepção de um unico ponto, que é não se atravessar no caminho do outro; não acontece o mesmo com o navio que tem o outro á sua esquerda (isto é, por bombordo), e que não tem a desviar-se do rumo, porque n'este caso toda a liberdade de acção lhe é tolhida pelos regulamentos maritimos, que lhe impõem a obrigação (artigo 18.°) *de conservar o seu rumo,* isto é, está prohibido tanto de parar, como de manobrar para estibordo ou bombordo. A direcção que trazia, quando os navios se approximavam um do outro, é a que é obrigado a conservar, até que o outro tenha atravessado, e que tenha passado o ponto de convergencia. A rasão d'isto é obvia. Em primeiro logar a unica maneira de se conseguir aquella segurança que os regulamentos têem em vista, é que cada navio conheça exactamente aquillo a que o outro está obrigado. Em segundo logar é obvio que sómente conservando-se um dos navios no rumo em que vae, póde o outro conseguir desviar-se pela maneira usual e reconhecida em tal caso, isto é, passando-lhe pela pôpa; porquanto se no momento em que o segundo navio se prepara para passar á pôpa do outro, este parasse ou mudasse de rumo, imminente se tornaria o perigo de um abalroamento.

Agora devo chamar a attenção de V. Ex.ª para esta regra e para a sua extrema importancia pratica, visto que por uma negligencia que é para deplorar, na traducção do texto inglez, foi ella omittida na versão portugueza dos regulamentos. Todavia eu sustento que, embora se possa pretender que *municipalmente* só os regulamentos portuguezes tenham força obrigatoria para capitães portuguezes; *internacionalmente*, entre os dois Governos, são os regulamentos inglezes que obrigam; porque foi aos regulamentos inglezes que adheriu em 28 de janeiro de 1863 o Governo de Sua Magestade Fidelissima, e só a elle incumbia examinar se, tendo adherido a estes regulamentos, elles haviam sido fielmente reproduzidos no texto portuguez.

Não preciso acrescentar que, em quaesquer circumstancias, um tribunal estrangeiro, applicando a lei n'uma questão em que se trata dos regulamentos, teria obrigação sempre que se tratasse de um capitão inglez, de se guiar exclusivamente pela versão ingleza, á qual obedecem todos os capitães inglezes, quer *municipal* quer *internacionalmente*. O diagramma junto servirá para esclarecer o regulamento.

DIAGRAMMA I

Explicando os regulamentos maritimos internacionaes

Versão ingleza artigos 14 e 15

A e *B* são dois navios seguindo as direcções cruzadas que seguiam o *Insulano* e o *City of Mecca*. *C* é o ponto em que essas linhas se devem encontrar, e dar-se a collisão se os dois navios persistirem nas mesmas direcções.

A tendo *B* por seu estibordo é obrigado a desviar-se do rumo.

B não tendo que se desviar, é obrigado a conservar a sua direcção.

A póde desviar-se, collocando-se n'uma linha parallela (linha *A D*) á direcção de *B*, o que póde ser absurdo, ou desviando a sua direcção a fim de passar pela popa de *B*. Á distancia de 2 milhas, um insignificante desvio bastaria, visto que ao tempo em que fosse alcançado o ponto de intersecção, *B* o teria passado antes de *A* chegar, como se mostra nas linhas vermelhas do diagramma.

O capitão do *Insulano*, na passagem do seu depoimento, que foi tão mal entendida pelo supremo tribunal, diz que á distancia de 2 milhas, viu que o *City of Mecca* não alterava o seu rumo (especialmente para a direcção Este) como deveria ter feito para passar pela popa do *Insulano*, visto que pelo regulamento de navegação pertencia ao *Insulano* manter a sua direcção, e o *City of Mecca* mudar a sua. Se o regulamento de navegação não fosse exactamente o contrario, deveria ser essa a direcção conveniente ao *City of Mecca*, de fórma que do seu ponto de vista o capitão do *Insulano* diz o que era completamente correcto e logico. (Veja-se a linha azul do diagramma.)

Em vez d'isto o supremo tribunal faz o capitão dizer que á distancia de 2 milhas fez signaes ao *City of Mecca* para alterar o seu rumo n'uma direcção opposta á sua propria, isto é, para oeste, e isto depois de se suppor que o *Insulano* já alterára a sua para o sul.

Passo agora a examinar, em referencia aos factos estabelecidos pelo jury, e aos regulamentos de navegação applicaveis a esses factos, o que importa a resposta dada aos quesitos pelo mesmo jury. É o seguinte: que os dois navios seguiam rumos cruzados, isto é, caminhavam em linhas convergentes, seguindo as quaes deviam abalroar; que o *Insulano* tinha o *City of Mecca* á direita (isto é, por seu proprio estibordo) e que o *City of Mecca* tinha o *Insulano* á esquerda (isto é, por bombordo); que ambos os navios seguiam a toda a força, que o *Insulano* se conservou no seu rumo até o ultimo momento; que no ultimo momento virou para o sul, mas já não a tempo de mudar de direcção antes do abalroamento; de modo que o virar e o abalroamento foram simultaneos; que a collisão teria sido evitada, se o *Insulano* tivesse a tempo mudado de rumo, e passado á pôpa do *City of Mecca*, ou parado ou recuado (ciado á ré); que o *City of Mecca* conservou igualmente o seu rumo e nunca o alterou nem imperceptivelmente na direcção do *Insulano;* que igualmente se não teria dado o abalroamento, se o *City of Mecca* tivesse mudado de rumo ou parado ou recuado, Estas respostas em termos tão explicitos quanto compativeis com a maneira portugueza de estabelecer um *veredictum* por meio de numerosos quesitos e respostas, levam *de facto* á seguinte sentença: que o abalroamento foi causado pelo *Insulano* em directa violação dos regulamentos de navegação, não se haver desviado do seu rumo, persistindo n'elle até ao momento da collisão; que se tivesse desviado, como lh'o impunham os regulamentos de navegação, não se teria dado o abalroamento; que o *City of Mecca* não mudou nem imperceptivelmente de rumo, obedecendo por conseguinte estrictamente ao artigo 18.° do regulamento. O jury comtudo, ignorando este artigo 18.° do regulamento de navegação, que o juiz lhe não indicou *como devia ter feito,* para seu governo, e apparentemente considerando que aquelle navio se devia guiar pelo artigo 19.°, que auctorisa, mas só em circumstancias extraordinarias e para evitar um perigo immediato, uma violação do regulamento, o jury entendeu pois que o *City of Mecca,* assim como o *Insulano,* podia ter evitado o abalroamento, alterando o seu rumo, e por conseguinte tornar responsaveis igualmente os dois navios, isto é, *o Insulano é culpado de ser causa do accidente por ter transgredido o regulamento de navegação e o City of Mecca é culpado de negligencia concomitante.*

Um tal *veredictum,* no que respeita a questão de avaliação de damnos, sujeita a materia directamente ao artigo 1568.° do codigo commercial portuguez, o qual dispõe que «quando tiver logar a collisão por culpa dos dois capitães ou das tripulações dos dois navios, cada navio soffrerá os seus proprios damnos».

Tendo de tratar unicamente da sentença do supremo tribunal, não me cumpre examinar os argumentos com que o juiz que julgou o processo no tribunal de primeira instancia decidiu, em presença do *veredictum* que elle recaía sob o artigo 1567.° do codigo commercial, que dispõe que quando tiver logar a collisão pela culpa (isto é pela culpa só) de um capitão, a totalidade dos damnos será supportada por elle, isto é, estabeleceu que o *City of Mecca* era inteiramente culpado, e o *Insulano* inteiramente innocente. Só posso dizer que, tendo minuciosa e conscienciosamente examinado a sentença á luz do *veredictum,* parece-me impossivel conceber uma sentença que mais manifestamente envolva uma quebra de justiça *in re minime dubia.*

Vou agora tratar da sentença do supremo tribunal. A feição extraordinaria d'esta sentença é, que importa praticamente um novo juizo sobre o merito da causa, e que este juizo se funda sobre uma nova ordem de factos não só differentes dos factos estabelecidos pelo jury, mas em absoluta contradicção com elles.

Mostra-se, diz a sentença, o que eu presumo, significa ter sido provado para satisfação do jury escolhido para julgar o processo, que, o *Insulano* tendo dobrado o cabo do Espichel ás 11^h,50′ a. m., *a esse tempo,* isto é ás 11^h,50′ a. m. ou mais de uma hora antes do abalroamento, foi avistado um navio. Este navio foi pouco depois (isto é pouco depois das 11^h,50′ a. m. reconhecido ser o *City of Mecca* navegando a toda a força, depois do que (isto é, sempre pouco depois das 11^h,50′ a. m.) o capitão do *Insulano* postou-se elle mesmo sobre a ponte do seu navio, e vendo que o *City of Mecca* continuava a navegar a toda a força, porém que vinha com a proa direita ao seu navio, mandou o immediato guinar para bombordo, isto é, virar para o sul, e fez signaes ao capitão inglez para que manobrasse o seu navio em direcção opposta: comtudo isso o *City of Mecca* conservou-se na mesma direcção em anglo recto com o *Insulano* (isto é, para ser notado depois do immediato haver mudado o rumo para o sul) estando á 1 hora p. m. *a uma distancia de 2 milhas,* quando podia desviar-se do *Insulano,* collocando-se em linha parallela com este ultimo. Desprezou porém os signaes feitos pelo capitão do *Insulano,* deixou de fazer o que podia, continuou a andar com toda a força *e pela criminosa falta do capitão* e como se fôra feito de proposito, caíu sobre o navio portuguez. N'uma outra parte da sentença, descreve-se como tendo procurado o segundo, e tendo seguido na sua esteira todo o tempo, ao passo que acima se considerava conservando-se em angulos rectos com elle.

Antes de examinar estas differentes proposições á luz dos factos estabelecidos pelo jury, devo chamar a attenção de V. Ex.ª para a extrema difficuldade de qualquer exame serio do caso posto por essa fórma, não só devido ás differentes impossibilidades physicas e geometricas que as proposições envolvem, mas porque as proprias proposições são mutuamente inconsistentes, e por isso se destroem. Tudo o que eu posso fazer é tomal-as separadamente, e, mostrar como cada uma d'ellas está em contradicção com as respostas do jury.

A primeira proposição é que logo depois que os navios se avistaram um ao outro, o *City of Mecca* vindo do norte, e o *Insulano* saíndo de Lisboa, na direcção sudoeste, o *City of Mecca* traz a proa directa para o *Insulano,* isto é, que o *City of Mecca* indo na direcção sul está em linha *perpendicular* com o *Insulano* indo para sud-oeste. Como os navios navegam a toda a força e o tempo em que elles se avistaram um ao outro, foi mais de uma hora antes da collisão, devem achar-se a uma distancia de 11 ou 12 milhas pelo menos um do outro.

Ora se esta descripção fosse correcta seguir-se-ía que os dois navios não seguiam por fórma alguma rumos cruzados, e por conseguinte que a não ser que o *Insulano* resolvesse ficar perfeitamente estacionario, não era possivel a collisão, porque elle já logo depois das 11^h,50′ a. m. chegára ao ponto de intersecção das duas linhas convergentes: duas ou tres revoluções da machina bastariam para o livrar

da prôa do *City of Mecca,* quando ainda distavam 12 milhas; e ao tempo em que o segundo attingia o ponto em que a sentença declara achar-se o *Insulano* quando avistou o navio inglez, os dois navios poderiam estar 20 milhas afastados. Os diagrammas juntos podem tornar isto perfeitamente claro.

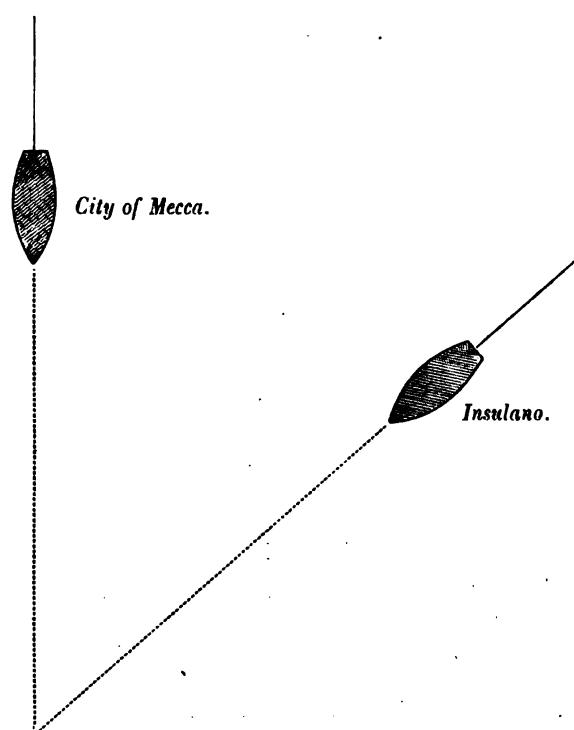
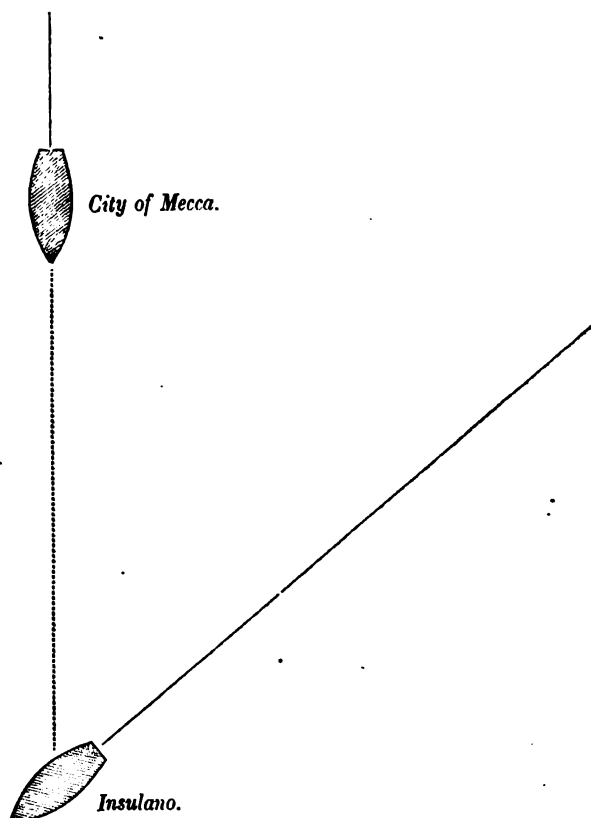
DIAGRAMMA II

Posição relativa dos dois navios, ás 11h 50′ a. m., quando se avistaram, como foi exposto pelo capitão do *Insulano* e acceito pelo jury.

DIAGRAMMA III

Posição relativa dos dois navios ás 11h 50′ a. m., quando se avistaram, como a sentença do supremo tribunal declara que se acharam. O *City of Mecca* tendo a prôa sobre o *Insulano*, e portanto estando em linha perpendicular com elle.

Primeira contradicção. O jury decide que os navios seguiam rumos cruzados, e que o *City of Mecca* durante todo o trajecto apresentava o seu lado de bombordo ao *Insulano*.

A sentença estabelece que os navios não seguiam direcções cruzadas e que o *City of Mecca* nunca apresentou o seu lado de bombordo ao *Insulano* mas durante todo o trajecto lhe apresentou a prôa.

A segunda proposição é que pouco tempo depois que os navios se avistaram um ao outro, isto é, pouco depois das 11h,50 a. m. o capitão do *Insulano*, vendo que o *City of Mecca* proseguia no seu rumo, fez o seu navio manobrar para o sul, isto é, (conforme com as direcções que os navios então seguiam, não conforme com as direcções impossiveis estabelecidas na primeira proposição) collocou o seu navio n'uma direcção parallela ao *City of Mecca*. Agora, posto que isso no seu proprio interesse, teria sido um acto muito desassisado do capitão do *Insulano*, porque im-

portaria provavelmente a perda de algumas horas na sua viagem para a Madeira, quando pelo contrario navegando pela popa do *City of Mecca*, não importaria perda alguma de tempo, seria porém perfeitamente correcto, de accordo com os regulamentos, porque teria sido *desviar-se;* visto que (como o diagramma I póde mostrar) se o *Insulano* manobrasse d'este modo para o sul, e o *City of Mecca* continuasse no mesmo rumo, uma collisão teria sido mathematicamente impossivel. Posto que se descreva o *Insulano* como havendo d'este modo mudado o seu rumo a sentença declara que *com tudo isso* o *City of Mecca* persistindo no seu rumo, continuou navegando a toda a força para o *Insulano* sempre em angulos rectos com elle.

Como um de dois navios em direcções parallelas podiam estar em angulos rectos com o outro, como quaesquer *objectos que se movem* podiam permanecer em angulos rectos um com o outro pelo espaço de uma hora proximamente, são contradicções geometricas que eu não tento harmonisar.

Os factos, que o supremo tribunal deseja estabelecer, são, porém, claros: são que o *Insulano* obedeceu ao artigo 14.º do regulamento de navegação desviando-se do rumo: e que o *City of Mecca* infringiu o artigo 18.º do regulamento, mudando de direcção: porque *isto é uma necessidade physica e mathematica envolvida na descripção feita pelo tribunal.* Alem d'isso, isto era uma das conclusões do advogado do *Insulano*, o qual, é claro, o tribunal deve ter tido em vista, porque para esse fim foi apresentado o quesito 21, perguntando se o *City of Mecca* tinha imperceptivelmente alterado a sua direcção, *quanto bastasse para impedir a passagem do Insulado pela sua prôa*; quesito respondido negativamente.

Chegâmos agora á segunda contradicção.

O jury estabelece que o *Insulano* nunca alterou a sua direcção até ao proprio momento da collisão, e só o fez no acto da collisão; e que o *City of Mecca*, nunca, nem mesmo imperceptivelmente, mudou a sua.

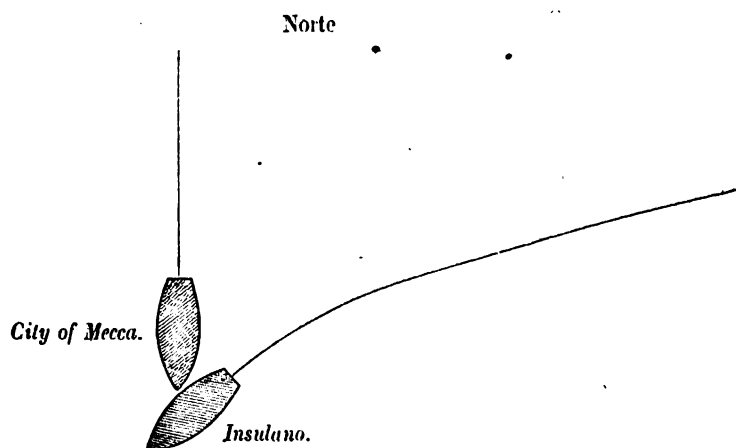
DIAGRAMMA IV

Collisão conforme á resposta do jury.

DIAGRAMMA V

Norte

C

A

Oeste

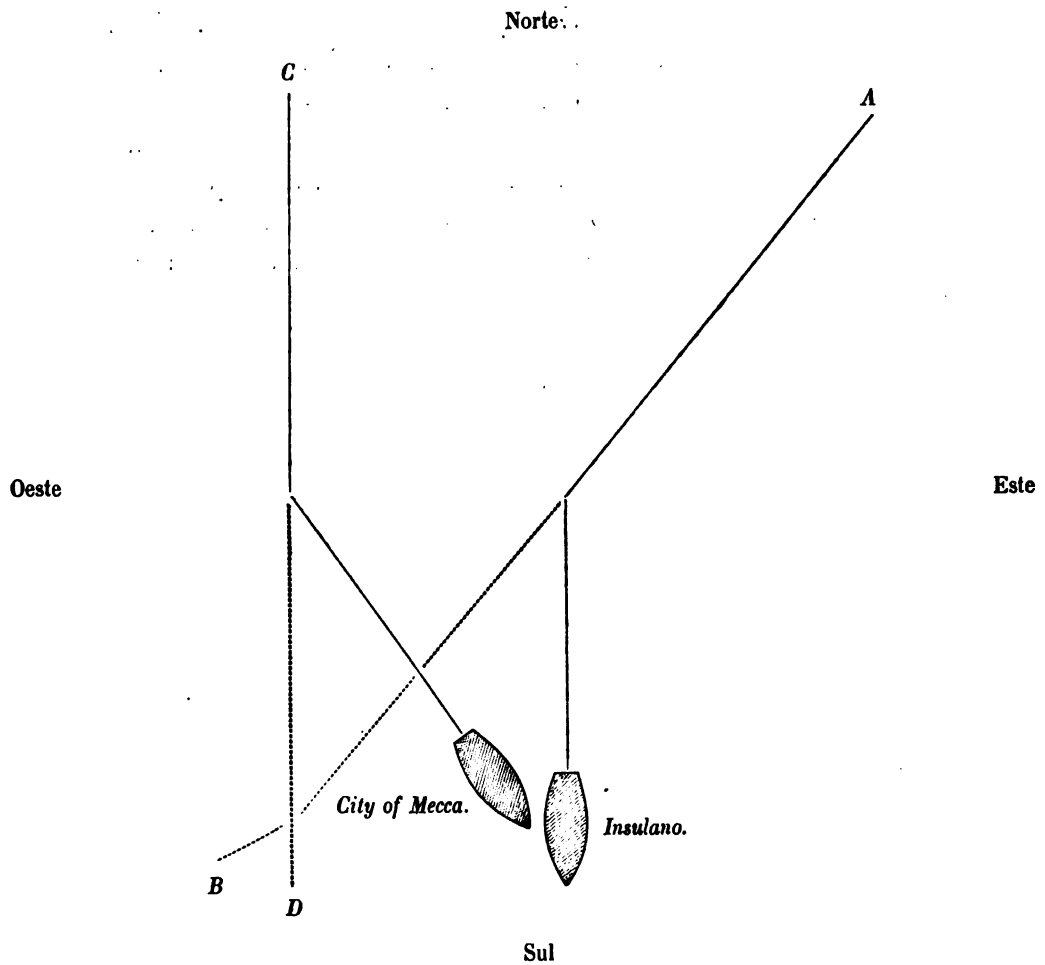
Este

City of Mecca.

Insulano.

B

D

Sul

Collisão conforme á sentença do supremo tribunal.

A B C D são as direcções dos navios quando se avistaram ás 11^h 50′ a. m. O tribunal declara que pouco depois o *Insulano* manobra para o sul, collocando-se elle mesmo n'uma linha parallela com o *City of Mecca. City of Mecca* persegue-o como se fôra de caso pensado caír sobre elle, o que por conseguinte acontece logo depois da 1^h p. m.

A posição de que o *City of Mecca*, ao passo que conservava o seu rumo, que era direcção sul, se collocou elle mesmo em angulos rectos com o *Insulano*, depois d'este ultimo haver virado para o sul, e por conseguinte, quando os dois navios estavam em linhas parallelas, não se póde exprimir por meios á disposição da geometria.

O tribunal estabelece que o *Insulano* alterou a sua direcção e se collocou em linhas parallelas com a direcção do *City of Mecca* n'um certo momento entre as 11^h, 50′ a. m. e a 1 hora p. m, e por isso, certamente, quando estava a distancia superior a 2 milhas do *City of Mecca*. Mais adiante, posto que o não diga assim *ipsissimis verbis*, implicitamente se entende que o *City of Mecca* alterou a sua direcção.

A terceira proposição conclue que quando se achavam a 2 milhas de distancia um do outro, o *City of Mecca* era obrigado a obedecer aos signaes feitos pelo capitão do *Insulano* e a manobrar para o sudoeste, o que seria collocar-se elle mesmo em linhas parallelas com o *Insulano.* (Veja-se a nota ao diagrama I).

V. ex.ª póde agora ver porque eu tinha tanta difficuldade em lhe expor os factos como realmente occorreram, postos fóra de toda a questão pelo jury, e pelo depoimento do capitão do *Insulano*. Este ultimo, como acima se disse, expressamente depõe que fez signaes (isto é, não signaes no sentido nautico do termo, içando bandeiras que fallam uma bem conhecida linguagem internacional, mas gesticulações feitas por elle da ponte do navio) na mesma occasião em que manobrou para bombordo, isto é, poucos segundos antes da collisão.

Tudo isto era perfeitamente exacto, e é completamente intelligivel; e se tivesse sido feito alguns minutos mais cedo, teria evitado a collisão. Porém, antedatando de um quarto de hora estes factos, que são em si mesmo verdadeiros, e dando-os como occorridos quando os dois navios se achavam 2 milhas afastados, o supremo tribunal, em face do depoimento do capitão portuguez, faz com que elle proceda como um homem privado de rasão e absolutamente ignorante das obrigações mais rudimentares da sua profissão. Como é que o facto de um homem gesticulando sobre a ponte de um vapor, a 2 milhas de distancia, poderia ser o objecto de observação dos officiaes do *City of Mecca*: e mesmo que assim acontecesse, como é que lhes poderia trazer á mente a idéa complexa de que a pessoa que assim gesticulava, era ignorante dos regulamentos de navegação, e que com o fim de neutralisar a sua ignorancia, era necessario que elles da sua parte infringissem o regulamento, n'uma palavra, que a crassa ignorancia do capitão do *Insulano* constituia um d'esses perigos extraordinarios de navegação, que o artigo 19.º considera como justificativo da infracção dos regulamentos: é o que eu confesso incapaz de entender.

Comtudo o ponto importante é este: — que os dois navios estando a distancia de 2 milhas um do outro, em rumos cruzados, quando o *Insulano* podia por um pequeno desvio para oeste (veja-se o diagramma I), ter passado pela pôpa do *City of Mecca* (direcção que o *City of Mecca* necessariamente suppoz que elle tomaria), a sentença declara que o *City of Mecca* tinha obrigação de mudar a sua direcção, e que não o tendo feito, assim se tornava criminalmente responsavel perante os tribunaes portuguezes.

Quasi não careço observar, que se o *Insulano* se collocasse em linha parallela com o *City of Mecca,* como o tribunal declarou que elle fez, e tivesse estado em linha parallela com este navio, quando as duas embarcações distavam 2 milhas uma da outra, seria mathematicamente impossivel a collisão, emquanto o *City of Mecca* se mantivesse no mesmo rumo. A mesma impossibilidade mathematica teria evitado a collisão, se o *Insulano* se tivesse collocado na mesma linha parallela *(bona fide)* a distancia de 50 ou 30, ou 10 jardas ou 10 pés do *City of Mecca.*

As contradicções n'esta proposição são as mesmas que na ultima.

As restantes proposições nada têem que ver com o abalroamento, no que diz

respeito aos regulamentos maritimos; mas, não obstante, não as posso deixar passar em silencio, porque fazel-o, seria passar em silencio sobre as graves e insubsistentes accusações que o supremo tribunal julgou conveniente lançar contra os meus compatriotas.

A sentença declara que tendo o capitão do *City of Mecca* perseguido criminosamente o *Insulano* e caído sobre elle, como se fôra de caso pensado, intentou passar sobre elle, isto é, intentou mettel-o a pique, com o fim de proseguir na sua derrota para Gibraltar; que recusou prestar auxilio ao *Insulano*, até que no ultimo momento foi obrigado a fazel-o, não respondendo aos signaes de perigo feitos pelo *Insulano*, nem mesmo quando este arriou a bandeira, como signal de perigo, desprezando por tal fórma os supremos deveres que a humanidade lhe impunha, para a salvação de muitas vidas, e que se tornou assim indigno de pertencer a uma nação grande e generosa no mar.

O jury por outro lado declara que não estava provado que o capitão do *City of Mecca*, logo que viu o *Insulano* sossobrar e fazer signaes de perigo, o abandonasse, e proseguisse a toda a força para Gibraltar; mas, pelo contrario, que estava provado que elle nunca se afastára do *Insulano*, com o fim de o abandonar e de proseguir para Gibraltar; porém, que o que elle fizera fôra navegar a todo o vapor para alcançar Lisboa, com o fim de prover á segurança do seu proprio navio, que recebêra perigosas avarias no choque; e que apenas se fizeram do *Insulano* signaes de perigo, elle, apesar do seu navio se achar n'este perigoso estado, voltára ao navio portuguez e lhe prestára todo o auxilio de que dispunha, salvando as vidas dos passageiros e da tripulação, e trazendo-os salvos até Lisboa, com muito consideravel risco para elle proprio.

Que motivo póde ter havido para o supremo tribunal, em contradicção directa com a evidencia, imputar assim ao *City of Mecca* um crime, cuja atrocidade e barbaridade só são igualadas pela apparente *gaieté de cœur*, com que se faz a imputação? É-me completamente impossivel perceber, mas fico auctorisado a propor a seguinte questão: se o tribunal realmente acreditou que um capitão inglez, por um motivo de barbaro egoismo, se tivesse esforçado por metter a pique um navio portuguez, cheio de passageiros portuguezes, de marinheiros e soldados, e realmente acreditou que os tribunaes portuguezes tinham jurisdicção criminal no caso, como é que elles passaram *sub silentio* o facto extraordinario dos tribunaes portuguezes deixarem esse crime impune? Se realmente não acreditaram na sua jurisdicção criminal sobre a questão, como é que não incitaram as suas auctoridades executivas a chamarem a attenção do governo britannico sobre a questão, e a pedirem que se instaurasse processo criminal contra o offensor, nos unicos tribunaes onde podiam intentar o seu processo, a saber, nos do Reino Unido?

Revendo o confronto que eu fiz por este modo dos factos achados pelo jury com os factos imaginados pelo tribunal, v. ex.ª admittirá, estou convencido, que eu provei a minha primeira conclusão: que a sentença está em manifesta contradicção com os factos admittidos.

O jury acha que a collisão foi causada por ambos os navios, persistindo no seu

rumo até ao ultimo momento. A sentença estabelece que o *Insulano*, pelo contrario, havendo alterado o seu rumo, em tempo mais do que sufficiente, e havendo-se por isso desviado, cumpríra estrictamente com a versão correcta do artigo 14.°, posto que o seu proprio capitão depozesse sob juramento que infringíra esse artigo; e que o capitão do *City of Meca* infringíra o artigo 18.°, alterando o seu rumo com o fim de perseguir o *Insulano*.

A minha segunda affirmação de que, mesmo quando os factos se passassem como o supremo tribunal suppõe que elles se passaram, a applicação dos regulamentos maritimos, feita pelo tribunal, é inteiramente incorrecta, exige poucas palavras para se provar.

Os regulamentos determinam, que quando um navio não tem de se desviar, conservará o seu rumo, a menos que alguma combinação extraordinaria e imprevista de circumstancias, e o perigo, imperativamente obriguem a desattender as regras de navegação.

Nenhuma circumstancia extraordinaria, nenhum perigo de navegação existia no caso presente. O dia estava brilhante e claro, o mar estava tranquillo e chão, e os navios permaneceram á vista um do outro por mais de uma hora.

O unico perigo imprevisto era a ignorancia do capitão portuguez sobre os regulamentos de navegação; e contra esse perigo não havia previsão possivel por parte do capitão inglez.

Não obstante, o tribunal decide que o navio inglez — que era o unico obrigado pelo artigo 18.° a conservar o seu rumo — era criminalmente culpado por não haver mudado a sua direcção *a 2 milhas de distancia*. É impossivel conceber um caso mais manifesto de falsa applicação; e como estas regras emanam do tribunal superior em Portugal, deve seguir-se que, se forem mantidas e endossadas pelo governo, isto é, pelos que tomaram parte no accordo internacional, um tal procedimento deve praticamente equivaler á renuncia, por parte de Portugal, aos regulamentos maritimos internacionaes. Porque é intuitivo, que se os regulamentos communs não forem interpretados no mesmo sentido, e a obrigação internacional não se tornar nacionalmente effectiva por cada uma das partes que entraram no accordo, o facto de existirem taes regulamentos internacionaes augmenta cem vezes os perigos da navegação.

Nenhuma occasião melhor do que a presente se poderia achar para provar isto. Se não tivessem existido os regulamentos internacionaes, o desastre não teria acontecido, porque o capitão do *City of Mecca* teria n'esse caso dado ao *Insulano* um largo espaço; suppondo comtudo necessariamente que este ultimo obedecia ao mesmo codigo que elle proprio, e que não obstante approximar-se perigosamente muito perto, tencionava no ultimo momento passar pela pôpa do seu navio *(City of Mecca)*, manteve-se estrictamente no rumo que lhe era determinado pelos regulamentos, não só porque era legalmente obrigado a fazel-o, mas porque *se o* Insulano *obedecesse aos regulamentos*, parar ou recuar (ciar á ré), como o jury declara, que elle deveria ter feito, seria promover a collisão.

Tenho assim, da melhor fórma que sei, e posso assegural-o a v. ex.ª, depois

do mais attento e consciencioso exame de todos os documentos que pude obter, obedecido ás instrucções do meu governo, e exposto a v. ex.ª as circumstancias que, na opinião do principal secretario d'estado dos negocios estrangeiros de Sua Magestade e do ajudante do procurador da corôa, reclamam a intervenção diplomatica no processo.

Eu chegaria gostosamente aqui á conclusão d'esta longa nota, se não fosse considerar como dever meu, em vista da extrema importancia de conseguir um methodo correcto de proceder na applicação dos regulamentos maritimos, chamar a attenção de v. ex.ª para certas circumstancias accessorias ligadas com a questão, posto que essas não estejam directamente envolvidas na sentença do supremo tribunal, a respeito da qual eu tive instrucções para representar.

A acção intentada por Lloyds contra os proprietarios do *City of Mecca* é só uma das quatro acções que se originaram do mesmo abalroamento.

Tres d'ellas, especialmente a que eu tratei, e os processos dos seguradores francezes e dos proprietarios do *Insulano* foram sujeitos a tres jurys differentes, com o resultado que de cada vez se estabeleceu uma differente exposição de factos. A confusão que se origina de um tal procedimento é bastante má; mas os pontos para que eu desejo especialmente chamar a attenção, são estes:

Primeiro, que no processo dos seguradores francezes o jury foi pelo tribunal chamado a decidir qual era a verdadeira interpretação do artigo 14.º (artigo 15.º do regulamento portuguez), aquella por que se tinha guiado o *Insulano* ou aquella que o *City of Mecca* tinha observado. A extraordinaria resposta dada pelo jury, affirmando que a verdadeira interpretação do regulamento era a do capitão portuguez, isto é, que o texto portuguez queria dizer exactamente o contrario do texto inglez, e por conseguinte que os governos inglez e portuguez se tinham ligado mutuamente por um accordo internacional para caminharem por regras contrarias, como se houvera em vista promover em todos os casos a certeza de collisão, produziu um effeito nas classes maritimas e mercantis, tanto em Inglaterra como em Portugal, proporcionado á gravidade das conclusões implicitamente n'elle contidas. Não diminuiu este effeito pelo facto d'esse *veredictum* ser fundado na auctoridade de dois peritos de alta categoria na marinha portugueza, que declararam que a bem conhecida expressão nautica *ver por estibordo (voir par tribord)*, que nunca teve nem podia ter outra significação senão a de ver do lado de estibordo de um navio, mudou repentinamente a sua significação na de olhar para estibordo do objecto visto, como se todas as cousas na creação estivessem providas de um lado de estibordo e outro de bombordo, á similhança de um navio.

É verdade que a mais elevada auctoridade sobre taes assumptos, na marinha portugueza, da maneira mais emphatica, assignalou este ultrage ao senso commum, e restabeleceu o verdadeiro sentido das palavras. Porém este conflicto de opiniões entre os mais altos representantes da real marinha portugueza só tornou a confusão mais completa, e acrescentou ainda mais trevas ao chaos em que o assumpto foi lançado pela acção dos tribunaes.

Por desastroso que fosse o effeito d'este *veredictum*, que, segundo me dizem,

se sentiu mesmo nos seguros effectuados sobre navios portuguezes, a parte menos satisfactoria d'este caso, a meu ver, é que o processo das leis civis permittisse que uma tal questão fosse apresentada ao jury.

A questão é d'aquellas que uma unica auctoridade, e só ella, era competente para tratar especialmente, isto é, a parte que entrou, no accordo internacional, a saber o ministro dos estrangeiros, auxiliado pelos fiscaes da corôa. Fazer uma corporação de cidadãos particulares, posto que respeitaveis, interpretes de um contrato internacional, é um procedimento sobre cuja natureza anormal não é preciso insistir.

O governo, é verdade, depois de ser promulgado o *veredictum,* publicou uma portaria explicativa da verdadeira significação do regulamento; mas quão fraca tem sido a expressão da sua opinião para reprimir a obstinada determinação dos tribunaes em tratar de assumptos em que não tem jurisdicção, está provado pelo facto de que a interpretação dos regulamentos constituiu o objecto da discussão nos dois processos que tiveram logar desde a publicação d'esta portaria, e de que o tribunal da relação, na appellação da causa dos seguradores francezes, tendo presente a portaria, declarou que estava *em duvida* «se o estibordo mencionado nos regulamentos de navegação é o lado de estibordo do navio que vê ou o lado de estibordo do navio que é visto».

O segundo ponto para que eu quero chamar a attenção, refere-se á resposta do jury na causa dos proprietarios do *Insulano* contra os proprietarios do *City of Mecca.*

Esta causa foi julgada depois que foi publicada a sentença do supremo tribunal no processo de Lloyds; e parece que, tendo n'esse meio tempo sido muito discutida a questão de jurisdicção, e havendo-se levantado grandes duvidas em muitos espiritos, se em conclusão se devia estabelecer que se mantivesse a theoria da jurisdicção nacional a 10 milhas, no mar largo, o jury decidiu que no ponto que lhe tocava, não poderia haver difficuldades sobre este objecto, e assim, na plenitude do seu poder, tendo a resolver as consequencias de facto, decidiu arbitrariamente, em presença dos depoimentos jurados de todas as testemunhas e de todas as sentenças e veredictos previos, que não estava provado que a collisão occorresse a maior distancia de 3 milhas da costa!

O absurdo intrinseco d'este *veredictum* torna-o comparativamente inoffensivo; mas eu chamei a attenção sobre elle para provar como os jurys são incompetentes para tratar questões d'esta especie, a não serem convenientemente dirigidos por juizes, auxiliados por accessores nauticos ou por peritos que fallem com auctoridade e *ex officio.*

Por fim devo considerar o facto, que o juiz que julgou esta causa, a decidiu, tendo em vista a sentença do supremo tribunal, como estabelecendo uma vez por todas que as aguas em que occorreu a collisão eram aguas territoriaes portuguezas; isto é, aconteceu o caso que eu previ poder acontecer; a saber: que a sentença podia tornar-se em caso julgado (em lei), e determinar para o futuro a acção dos tribunaes portuguezes com relação ás questões de territorio maritimo.

Deixando estes factos á apreciação do juizo sereno e desapaixonado de V. Ex.ª, aproveito esta occasião para renovar a V. Ex.ª a certeza da minha mais alta consideração.

N.º 5

O SR. A. G. VANSITTART, ENCARREGADO DE NEGOCIOS DE INGLATERRA, AO SR. ANSELMO JOSÉ BRAAMCAMP

Her Britannic Majesty's Legation.—Lisbon, July 30th 1880.—Monsieur le Minister.—I have the honour, in accordance with telegraphic instructions which I have received from Earl Granville Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, to state to Your Excellency that no reply has, as yet, been received from the Government of His Most Faithful Majesty to the note which M. Morier Her Majesty's Minister adressed to Your Excellency on the 30th of January of this year on the case of the *City of Mecca.*

Under these circumstances I must urgently press Your Excellency, on the part of Her Majesty's Government, for an immediate reply to that official communication.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Traducção.—Legação de Sua Magestade Britannica.—Lisboa, 30 de julho de 1880.—Sr. Ministro.—Tenho a honra, em conformidade das instrucções telegraphicas que recebi do Conde Granville, Principal Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros de Sua Magestade, de expor a V. Ex.ª que ainda não foi recebida a resposta do Governo de Sua Magestade Fidelissima á nota que o Sr. Morier, Ministro de Sua Magestade, dirigiu a V. Ex.ª, a 30 de janeiro d'este anno, sobre a questão do *City of Mecca.*

N'estas circumstancias, devo instar com V. Ex.ª urgentemente, da parte do Governo de Sua Magestade, por uma resposta immediata áquella communicação official.

Aproveito esta occasião, etc.

N.º 6

O SR. ANSELMO JOSÉ BRAAMCAMP AO SR. R. B. D. MORIER

Setembro 21 de 1880.—Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.—O Governo de Sua Magestade examinou com a mais seria attenção a nota datada de 30 de fevereiro ultimo, em que V Ex.ª, referindo-se á sentença proferida pelos tribunaes portuguezes na causa civel entre os seguradores Lloyds, de Londres, e o capitão e donos do navio inglez *City of Mecca,* participa que o Principal Secretario d'Estado dos Negocios Estran-

geiros do Governo de Sua Magestade Britannica, tendo consultado os Procuradores da Corôa, é de parecer que, tanto pelo que diz respeito á competencia dos tribunaes, como pelo sentido e applicação que elles deram ao regulamento de navegação internacional, esta questão é uma das que reclamam a intervenção diplomatica, e que n'essa conformidade recebêra instrucções para expor-me a questão com todos os promenores, esperando que o Governo de Sua Magestade Fidelissima a examinará com o mesmo sincero desejo que tem o Governo Britannico de chegar a um accordo amigavel sobre o assumpto.

Dividiu V. Ex.ª este seu desenvolvido trabalho em duas partes distinctas: na primeira procura demonstrar que os tribunaes portuguezes eram incompetentes para julgarem o pleito, e na segunda analysa o merito do julgamento, e conclue que os juizes não applicaram rectamente os principios do direito maritimo e as disposições do regulamento internacional de navegação, commettendo assim uma injustiça flagrante, *(a miscarriage of justice in re minima dubia)*.

O principal argumento que V. Ex.ª allega para demonstrar a incompetencia dos tribunaes portuguezes, póde resumir-se do seguinte modo:

A jurisdicção dos tribunaes de um estado é essencialmente nacional, e não póde estender-se alem dos dominios d'esse estado. Por accordo das Nações cultas e em conformidade com a opinião de todos os auctores de direito das gentes, os limites dos dominios maritimos de cada estado foram fixados a 3 milhas de distancia da costa. O abalroamento entre os navios a vapor *City of Mecca* e *Insulano* succedeu a 10 milhas da costa de Portugal, e por consequencia fóra dos dominios d'este Paiz. Os tribunaes portuguezes eram, pois, incompetentes para julgar as acções de indemnisação de damnos a que o referido abalroamento deu origem.

Desejaria resumir quanto possivel a minha resposta, comtudo, a grave importancia do assumpto de que se trata, e dos principios de direito internacional a que V. Ex.ª se refere na sua nota, não me permitte passar sob silencio alguns pontos que aliás poderia considerar estranhos á questão para a qual V. Ex.ª chama a minha attenção, e procurarei, pois, seguir n'este trabalho a mesma ordem que V. Ex.ª julgou dever adoptar na sua argumentação, cumprindo-me antes de tudo explicar o verdadeiro sentido da minha nota de 26 de agosto do anno passado, em que não logrei a fortuna de ser bem comprehendido por V. Ex.ª

Em 10 de agosto do anno passado communicou-me V. Ex.ª que o Governo de Sua Magestade Britannica estava examinando a sentença proferida pelos tribunaes portuguezes no referido pleito, e se reservava o direito de intervir diplomaticamente contra a execução d'esta sentença. V. Ex.ª, comtudo, não indicava os fundamentos em que o Governo de Sua Magestade Britannica se propunha firmar esta intervenção, e apenas dizia que o julgamento tinha relação com assumptos de grave importancia internacional *(This judgement is concerned with matters of grave international importance)*.

A materia de direito internacional com a qual o julgamento podia ter mais intima relação, era a que varios auctores denominam *jurisdicção sobre navios estrangeiros*. Os limites d'esta jurisdicção não estão claramente definidos por mutuo consenso

das Nações cultas, e divergem muito ácerca d'elles as opiniões dos mais auctorisados publicistas, sendo, todavia certo, que a Inglaterra é apontada entre as Nações que mais amplitude têem dado á jurisdicção dos seus tribunaes sobre os navios estrangeiros, especialmente depois da promulgação da lei de 16 de agosto de 1878.

Julgando, a requerimento das partes interessadas, uma acção civel de indemnisação, os tribunaes portuguezes exerciam, a meu ver, uma jurisdicção sanccionada pelo consenso unanime das Nações cultas, manifestado nas suas praticas constantes desde tempos antiquissimos.

Parecia-me, pois, que o Governo de Sua Magestade Britannica, examinando as circumstancias do caso julgado, reconheceria que não havia motivo que justificasse a intervenção diplomatica.

Este era o sentido da nota que tive a honra de dirigir a V. Ex.ª, com data de 26 de agosto de 1879, e ainda hoje me parece que do argumento implicitamente contido nas minhas asserções, não se póde deduzir a conclusão que V. Ex.ª d'elle pretende tirar.

A intervenção diplomatica de um estado contra a decisão dos tribunaes de outro estado é um remedio extremo que o direito das gentes só admitte em casos extraordinarios. Mártens diz que os estrangeiros só podem recorrer á protecção do seu proprio Soberano *no caso de uma negação ou de uma dilação inconstitucional de Justiça,* ou de uma perversidade *(perversité)* evidente e provada do juiz, de que não seja possivel obter reparação pelos meios ordinarios da justiça. Grotius e outros publicistas antigos equipararam á denegação de justiça a sentença manifestamente iniqua *in re minima dubia.* Vattel, seguindo até certo ponto o mesmo principio, previa, comtudo, as objecções a que estava sujeito e fazia-lhe restricções com que difficilmente póde ser invocado para justificar a intervenção diplomatica. Hoje, porém, a doutrina de Grotius é combatida pelos publicistas modernos como contraria á auctoridade da sentença passada em julgado, e á soberania e independencia das Nações. A denegação de justiça é um facto evidente e incontestavel; pelo contrario, a justiça ou injustiça de uma sentença emanada dos tribunaes é um facto sujeito a apreciações diversas, segundo a situação ou o ponto de vista em que cada um o considera. O que a uns póde parecer indubitavelmente injusto póde parecer a outros, em boa consciencia, manifestamente justo.

A administração da justiça é um dos attributos essenciaes da soberania das Nações; mas se ao Governo de um Estado fosse permittido assumir a faculdade de rever e annullar as sentenças proferidas pelos tribunaes de outro estado, todas as vezes que estas sentenças lhe parecessem injustas, inutil seria tudo o que se acha escripto no direito das gentes ácerca da soberania, independencia e igualdade das Nações.

Nenhum Governo tem mantido com mais firmeza do que o Governo de Sua Magestade Britannica o principio da não intervenção nos negocios internos dos outros Estados, e sobretudo nos negocios relativos á administração da justiça; nenhum Governo professa mais profundo respeito pela independencia das Nações e pela auctoridade das sentenças passadas em julgado.

No pleito de que se trata, movido entre partes, entendia o Governo de Sua Ma-

gestade, e ainda hoje entende que não houve denegação de justiça, nem circumstancia alguma que, segundo os principios do direito das gentes, possa aconselhar a intervenção diplomatica contra a decisão dos tribunaes portuguezes.

Fundada era, pois, a minha convicção de que o Governo de Sua Magestade Britannica, examinada a questão á luz de informações que plenamente a esclarecessem, não encontraria motivo algum para intervir diplomaticamente contra a decisão dos tribunaes portuguezes.

Mas, infelizmente, as informações ministradas a V. Ex.ª são incompletas ou inexactas. Suppõe V. Ex.ª que, para julgar o referido pleito, os tribunaes portuguezes se arrogaram uma *jurisdicção territorial illimitada e indefinida, tanto civel como criminal, sobre o mar livre, á discrição dos mesmos tribunaes;* dando como provado este facto, V. Ex.ª faz largas considerações tendentes a mostrar que elle constitue uma violação flagrante do principio estabelecido por Grotius: que o mar livre é e deve ser eternamente *nullius territorium*, e que, portanto, todas as nações são obrigadas a resistir á usurpação dos seus inalienaveis direitos commettida pelos tribunaes de outro Paiz, e mais particularmente a Gran-Bretanha que, pela sua parte sempre se *oppoz vigorosamente a quaesquer tentativas de estender a zona do territorio maritimo, concedida pelo direito internacional, alem da reconhecida distancia de 3 milhas.*

No intuito de esclarecer este ponto capital sobre que V. Ex.ª foi menos exactamente informado, eu passo ás mãos de V. Ex.ª as sentenças dos tribunaes de primeira e segunda instancia, e estou certo de que a simples leitura d'estes documentos bastará a persuadil-o de que aquelles tribunaes, longe de pretenderem alargar a zona do territorio maritimo de Portugal, admittiram que o abalroamento do *City of Mecca* com o *Insulano* succedêra fóra dos dominios portuguezes, em territorio neutro ou *nullius*, e por consequencia que as aguas adjacentes a distancia de 10 milhas da costa não estavam comprehendidas n'aquelles dominios.

É verdade que, nos considerandos que precedem o accordão do supremo tribunal de justiça, o Juiz relator diz que a jurisdicção dos tribunaes portuguezes se estende ao espaço de mar que rasoavelmente se póde considerar como dominio pertencente, nas aguas adjacentes, a cada Nação maritima, e adopta como limite d'este espaço o alcance da vista. Mas, como V. Ex.ª verá dos inclusos documentos, os tribunaes de primeira e segunda instancia julgaram-se competentes com fundamentos inteiramente diversos, e negando a revista o supremo tribunal não fez mais do que confirmar o que antes havia sido julgado.

Segundo o artigo 125.º da carta constitucional da monarchia portugueza, as relações julgam as causas em *ultima instancia*. O supremo tribunal de justiça é um tribunal de revisão e de cassação, que sómente examina se nas causas de que se interpõe recurso de revista os tribunaes de primeira e segunda instancia observaram as leis do processo e as prescripções do direito. Concedendo a revista, o supremo tribunal não julga por si a causa, ordena que ella seja julgada novamente. Negando a revista, o supremo tribunal decide apenas que não ha nullidades insanaveis no processo, e que os tribunaes inferiores não julgaram contra direito.

As considerações que faz o Juiz relator para justificar a decisão não são muitas vezes partilhadas pelos outros Juizes que podem concordar na mesma decisão, por virtude de rasões diversas. Exprimem taes considerações opiniões pessoaes, que não constituem lei do Paiz; que não podem de modo algum lesar os direitos das Nações estrangeiras, nem por consequencia dar justo motivo a reclamações diplomaticas.

Entretanto devo observar a V. Ex.ª que a opinião adoptada pelo Juiz relator do supremo tribunal de justiça, com respeito aos limites do territorio maritimo, não é tão singular como se afigura a V. Ex.ª Bastaria observar que publicistas tão distinctos como Rayneval e Heffter emittiram a mesma opinião. Mas auctoridades mais modernas e de maior peso podem ser invocadas em defeza d'aquelle Juiz.

Em 1877 o Representante do Governo dos Estados Unidos, fundando-se na opinião de varios publicistas, pretendia sustentar perante a commissão arbitral, reunida em Halifax, para resolver a questão das pescarias, que a jurisdicção de um estado sobre as aguas adjacentes era limitada a 3 milhas da costa, e o Representante do Governo de Sua Magestade Britannica, contrariando essa opinião, sustentava, por parte do mesmo Governo, que a regra das 3 milhas deve considerar-se como antiquada e duvidosa, pois fôra fixada, segundo o alcance do primitivo canhão, e que hoje, que o alcance da moderna artilheria tem augmentado tão consideravelmente, é provavel que, com este ou *com outros fundamentos*, muitas Nações reclamem para limite dos seus dominios maritimos maior distancia. E a maneira mais pratica e mais rasoavel de a determinar, segundo referia o mesmo Representante do Governo Britannico, é a que estabeleceu o chanceller Kent, quando disse: «Tudo o que rasoavelmente se póde asseverar é que o dominio do Soberano territorial sobre os mares adjacentes se estende até onde é necessario para a sua segurança, ou para *qualquer fim legal.*» «*All that can reasonably be asserted is that the dominion of the Sovereign of the shore over the contiguous sea extends as far as is requisite for his safety and for some lawful end*». (Brief on behalf of Her Majesty's Government in reply to the Brief on behalf of the United States).

Confrontando esta opinião sustentada pelo Representante do Governo de Sua Magestade Britannica, com a opinião emittida por Rayneval e adoptada pelo Juiz relator do supremo tribunal de justiça, V. Ex.ª reconhecerá de certo que a primeira ainda é mais larga e indefinida do que a do Juiz relator.

Allega V. Ex.ª como circumstancias que mais importancia dão á questão controvertida:

1.º Que em 13 de outubro de 1874 a legação de Sua Magestade Britannica dirigíra ao Governo Portuguez uma nota, communicando-lhe o protesto feito pelo Governo de Sua Magestade Britannica contra as pretensões da Hespanha a estender a jurisdicção nacional a uma zona de 6 milhas, e convidando-o a exprimir a sua opinião sobre a extensão do territorio maritimo; que o Governo Portuguez não respondêra a esta nota; mas que em todo o caso fôra informado n'uma data comparativamente recente da determinação do Governo de Sua Magestade Britannica a op-

por-se a que outras Nações pretendessem alargar o seu territorio maritimo alem de 3 milhas.

2.° Que as pretensões de Portugal ao exclusivo dominio sobre o oceano oriental *foram a causa immediata da grande obra em que Grotius estabeleceu o principio que o mar livre deve ser considerado como nullius territorium.*

Não sei o que em 1874 occorreu com relação á nota a que V. Ex.ª se refere; comtudo V. Ex.ª reconhecerá sem duvida, que ainda quando o Governo adherisse officialmente á doutrina n'ella consignada, esta annuencia não era de per si bastante para que os tribunaes portuguezes se julgassem obrigados a seguir a mesma opinião sobre um ponto controverso de direito internacional, que não está regulado por disposição de lei ou nos tratados.

Que Portugal pretendeu, ha cerca de quatro seculos, o dominio dos mares orientaes, é um facto historico que se lhe póde recordar sem o offender. Fundava-se esta pretensão na primazia de gloriosos descobrimentos, nos trabalhos e nos sacrificios com que Portugal havia conseguido abrir novos caminhos para as regiões da Africa e da Asia.

Grotius era hollandez, e a Hollanda era então o Paiz mais interessado em se oppor ás pretensões de Portugal, e não admira, pois, que a ellas se referisse mais especialmente na obra immortal a que V. Ex.ª allude, *Mare liberum.* Não era porém Portugal o unico Paiz que n'esses tempos tinha pretensões que hoje são, e com rasão, qualificadas de *extravagantes* por alguns publicistas inglezes. A Inglaterra pretendia o dominio exclusivo sobre os mares que a banhavam, alargando-o *até ao polo do norte.* Ao *Mare liberum* de Grotius oppunha um jurisconsulto inglez, Selden, o *Mare clausum,* em que procurava sustentar que o mar *era um appendice natural do imperio do mais forte;* e ainda que não conseguia refutar os argumentos de Grotius, lograva comtudo converter em proselytos fervorosos das suas doutrinas os mais altos poderes do estado.

O Rei Carlos I dava instrucções ao seu Embaixador junto do Governo da Hollanda para que reclamasse que Grotius fosse devidamente punido *pela audacia de publicar o Mare liberum.* Cromwell e o Parlamento republicano faziam guerra aos hollandezes para os obrigar a reconhecer o dominio exclusivo da Inglaterra n'aquelles mares.

No seculo XVI e ainda no seculo XVII, a principal, se não unica fonte do direito das gentes, era o direito romano que, embora fosse considerado como a *rasão escripta* nas relações particulares, era todavia insufficiente para regular as relações internacionaes.

A rasão natural diante da qual deviam ceder, como diz Lord Cockburn, *todas essas extravagantes pretensões,* só mais tarde fez sentir a sua benefica influencia; levando a final os povos a reconhecer e acceitar o principio da liberdade dos mares, principio hoje consagrado pelo assentimento unanime das Nações cultas, e que Portugal não deixaria de manter e respeitar.

O Governo de Sua Magestade plenamente concorda com as judiciosas considerações que V. Ex.ª faz sobre os inconvenientes resultantes da adopção de uma re-

gra que não fixe precisamente os limites do territorio maritimo de cada Nação; mas a opinião que adopta o alcance do canhão como medida da extensão d'este territorio, e que V. Ex.ª entende deve ser rejeitada *in limine* por indigna de uma discussão seria, é ainda a opinião mais geralmente seguida pelos auctores de direito internacional.

N'um *memorandum* apresentado á commissão de Halifax, e citado por Sir R. Phillimore, Mr. Dana dizia:

«Estudei cuidadosamente o assumpto, e penso ter consultado a maior parte das auctoridades, mas não encontro uma que se pronuncie exclusivamente pelo limite de 3 milhas. É sempre 3 milhas ou o tiro do canhão. *(I do not find one who pledges herself to the three miles line. It is always three miles or the cannon-shot)*», e estes são effectivamente os termos em que se exprimem a maior parte dos auctores.

Bluntschli limita-se a dizer que a *extensão pratica* da soberania dos Estados sobre os mares adjacentes *augmentou consideravelmente depois da invenção dos canhões de grande alcance, à longue portée.*

Um publicista inglez dos mais modernos, Mr. Dudley Field, opina que a distancia de 3 milhas deve ser triplicada, em vista do presente aperfeiçoamento dos meios de defeza, ou das machinas de guerra. Os publicistas que não indicam limites concordam em que se deve manter o principio *Terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis,* ou *quousque e terra imperare potest.*

Nos tratados celebrados entre varias Nações têem-se estipulado limites muito diversos—o alcance do canhão, 3 milhas, 5 milhas, 3 leguas e até 10 leguas.

As leis internas dos paizes que assim regularam o assumpto estabelecem tambem differentes limites. Em França o limite do territorio maritimo foi fixado em 2 myriametros ou 5 leguas pela lei de 4 germinal do anno II. Na Hespanha o limite estabelecido por diversos decretos ou leis internas, e sustentado ainda em 1874 pelo governo de Sua Magestade Catholica, é de 2 leguas, ou 6 milhas.

Em 1864, na correspondencia trocada entre o gabinete de Washington e o de Londres, Mr. Seward, então ministro dos negocios estrangeiros dos Estados Unidos pretendia que a zona maritima devia estender-se até 8 milhas, e no proprio preambulo da lei ingleza de 16 de agosto de 1878, citado por V. Ex.ª, assevera o legislador que a legitima jurisdicção *(rightful jurisdition)* de Sua Magestade Britannica *se estende e sempre se estendeu sobre os mares adjacentes á distancia necessaria para a segurança e defeza dos seus dominios*; por fórma que o limite de 3 milhas que se fixa na mesma lei refere-se tão sómente ao exercicio da *jurisdicção criminal sobre estrangeiros a bordo de navios estrangeiros.*

Applaude V. Ex.ª as disposições consignadas no bill de 16 de agosto como um progresso nas doutrinas liberaes e uma restricção dos direitos amplissimos que os escriptores attribuiam ás Nações sobre os mares territoriaes, mas V. Ex.ª não ignora de certo que os proprios publicistas inglezes que posteriormente escreveram sobre o assumpto têem impugnado o principio adoptado na citada lei, ponderando que a Inglaterra não devêra afastar-se n'este ponto do concerto das outras Nações, e não

poderá estranhar que estas, sob a regra da reciprocidade, pretendam exercer igual jurisdicção sobre os navios inglezes, e dizendo Sir Robert Phillimore no seu relatorio — *no single instance has been brought to our notice of the pratical exercise by any naticn of this jurisdiction.*

Vemos, pois, que n'este ponto, aliás tão importante, do direito internacional não existem ainda hoje regras fixas e incontroversas que determinem, não só os limites dos mares territoriaes das Nações, como os direitos que cada uma d'ellas póde exercer dentro d'esses limites, sem prejuizo da livre navegação, e d'esta incerteza resultam sem duvida graves inconvenientes, que muito conviria remover pelo mutuo accordo das Nações interessadas.

Comtudo o limite de 10 milhas de distancia da costa, embora seja auctorisado por opiniões respeitaveis, não póde fundar-se na regra *quousque e terra imperari potest,* nem em qualquer outro principio do direito das gentes. Se os tribunaes portuguezes tivessem julgado que a sua jurisdicção se estendia para todos os effeitos até áquelle limite, e se este julgamento podesse constituir jurisprudencia obrigatoria, o Governo de Sua Magestade dar-se-ía pressa em solicitar do Parlamento que fixasse por lei um limite em harmonia com os principios que são mais geralmente acceitos.

Mas não houve tal julgamento e as considerações com que os Juizes relatores fundamentam as decisões que propõem ao tribunal, não constituem direito, apenas têem a força que lhes resulta das rasões em que se apoiam.

É verdade que o Juiz do tribunal de primeira instancia que julgou a causa entre os proprietarios do *Insulano* e os do *City of Mecca* se referiu ao accordão do supremo tribunal de justiça; não é todavia exacto, como V. Ex.ª parece suppor, que o Juiz tomasse por unico fundamento da sua competencia o facto do supremo tribunal ter decidido *de uma vez para sempre* (once for all) *que as aguas em que occorrêra o abalroamento eram aguas territoriaes portuguezas.* Pelo contrario, o Juiz não obstante o jury ter declarado, como V. Ex.ª diz, que não havia prova sufficiente de que o abalroamento tivesse succedido a maior distancia da terra que cerca de 3 milhas, firmou principalmente a sua competencia na disposição do artigo 27.º do codigo civil, reconhecendo por consequencia que o abalroamento occorrêra fóra das aguas territoriaes ou fóra do reino de Portugal.

Em Portugal não existe o *Judgement made law,* a que V. Ex.ª se refere. O julgamento não tem força de lei, excepto no proprio caso julgado e entre as mesmas partes litigantes, não obriga pois os tribunaes a julgarem do mesmo modo casos da mesma natureza, e devo repetil-o, as considerações feitas pelos Juizes relatores não constituem o julgamento, exprimem apenas opiniões pelas quaes o Estado não póde ser responsavel.

Ainda ha pouco em um processo similhante, o do abalroamento entre o navio allemão *Franconia* e o navio inglez *Strathclyde,* um membro do eminente tribunal inglez, que julga as causas reservadas pela coroa, não duvidava affirmar na sua sentença que os dominios maritimos da Inglaterra podiam estender-se no alto mar até onde a Inglaterra os reclamasse publicamente e os podesse tornar effectivos pela

força das armas, sem dependencia do consenso das outras Nações, porque *na Inglaterra não se podia admittir que os limites da Inglaterra dependam do consentimento de qualquer outra Nação. «In England, it cannot be admitted that the limits of England depend on the consent of any other Nation* (Brett J.).» E comtudo nenhuma potencia reclamou nem podia reclamar contra estas asserções do respeitavel magistrado inglez.

Parece-me ter demonstrado que os tribunaes portuguezes não offenderam nos seus julgamentos os preceitos geralmente seguidos quanto á extensão das aguas territoriaes de cada Paiz; cumpre-me agora examinar se os mesmos tribunaes tinham competencia para julgarem o pleito.

A competencia ou jurisdicção civil dos tribunaes do almirantado ou de commercio de qualquer Paiz para julgar questões de damnos causados no alto mar, funda-se em principios juridicos inteiramente diversos dos principios da soberania territorial, e portanto pouco importa que o abalroamento do *City of Mecca* com o *Insulano* succedesse dentro ou fóra dos limites do territorio maritimo de Portugal. A questão da competencia dos tribunaes portuguezes no caso sujeito reduz-se a saber se, em virtude dos principios do direito das gentes geralmente acceitos, estes tribunaes podem julgar acções por indemnisações dos damnos provenientes do abalroamento de dois navios no alto mar, fóra dos dominios maritimos de Portugal.

É talvez uma das materias mais debatidas na jurisprudencia internacional a que respeita aos conflictos de jurisdicção pessoal e territorial em assumptos de direito maritimo. Ha, porém, um ponto que parece não offerecer a menor duvida e é, que os tribunaes maritimos ou commerciaes, estabelecidos em cada Paiz têem jurisdicção ou competencia para applicar o direito internacional maritimo ás relações dos navios entre si no alto mar, especialmente em materia de damnos provenientes de abalroamentos.

«O alto mar, diz o dr. Truiss é strictamente *nullius territorium*. Nenhuma Nação póde pretender exercer ahi jurisdicção, fundando-se na posse exclusiva. Por outro lado o alto mar é a grande via de communicação, em que os navios de todas as Nações se encontram em termos de perfeita igualdade, trazendo cada um as leis da sua Nação para regular as relações dos tripulantes entre si, mas estando todos sujeitos nas suas mutuas relações á lei commum das nações *(The Law of Nations.)*

N'este ponto todos os escriptores concordam com o distincto publicista inglez. O direito maritimo nasceu das primeiras necessidades do commercio, e funda-se principalmente nos usos e costumes que pouco a pouco se foram generalisando entre os povos, acreditando-se pela pratica, e adquirindo tal prestigio, que segundo a phrase do illustre publicista italiano o sr. Mancini, em nenhum outro ramo do direito, se póde affirmar com mais verdade do que no direito maritimo, que o costume é a mais auctorisada base do preceito juridico, a expressão da justiça natural e divina *(Diretto Internazionale, Prelezioni)*. As *Leis maritimas* de Rhodes, as de Wisby, o *Consulato del mare* de Barcelona, e outros antigos codigos não eram mais do que compilações de usos e costumes do mar.

As necessidades sociaes, que deram origem a este direito maritimo consuetudinario tornaram ao mesmo tempo necessarios os tribunaes que o deviam applicar, e desde tempos antiquissimos existiram nas cidades maritimas de mais trafico commercial tribunaes que applicavam o direito maritimo ou a lei mercantil *(lex mercatoria)* ás questões e conflictos entre os navegantes.

Todas as nações acceitaram o direito maritimo consuetudinario, e todas têem reconhecido umas ás outras, desde tempos antiquissimos, jurisdicção para applicar este direito aos factos succedidos no alto mar, fóra das aguas territoriaes, constituindo para tal fim tribunaes especiaes conhecidos pelos nomes de *tribunaes do almirantado,* ou *tribunaes maritimos ou commerciaes.*

Foi a Gran-Bretanha um dos Paizes que primeiro instituiu tribunaes privativos para applicar *ad instantiam partis* o direito maritimo aos navios e aos navegantes de todas as nacionalidades, por factos praticados no alto mar, *especialmente no que respeita a acções por damnos provenientes de abalroamentos* succedidos, não só no alto mar, mas até nas aguas territoriaes e nos rios de outros Paizes:

A jurisdicção do tribunal do almirantado de Inglaterra, como a dos tribunaes maritimos dos outros Paizes sobre os navios estrangeiros no alto mar, é uma jurisdicção essencialmente internacional na sua origem e no seu caracter: funda-se no *jus gentium* ou no accordo tacito de todas as Nações. É uma jurisdicção que compete ao poder soberano de cada Paiz independente que a delega e distribue como julga mais conveniente. «The jurisdiction of the admiral's court in its international character, diz o dr. Travers Tuiss, is a jurisdiction of the *jus gentium,* which is vested in the sovereign power of *every independent state,* whatever be the character of its Government and in whatever departement of state the sovereignty may reside (*The Law Magazine and Review* for May 1879).

Portugal é um paiz soberano e independente, e não lhe póde ser contestada a jurisdicção que por mutua conveniencia e mutuo consenso as Nações reconhecem umas ás outras, desde tempos antiquissimos. Houve em Portugal um tribunal do almirantado e varios tribunaes especiaes, aos quaes competia applicar a lei mercantil, os usos e costumes do mar, ou o direito internacional maritimo ás relações dos navios e dos navegantes entre si, no alto mar, e designadamente em materia de damnos. A carta constitucional da monarchia portugueza aboliu todos os tribunaes especiaes, com excepção dos que fossem instituidos *ex ratione materiae.* O codigo commercial portuguez organisou os tribunaes do commercio, conferindo-lhes a jurisdicção que antes competia ao tribunal do almirantado e aos outros tribunaes especiaes. Este codigo expressamente dispõe no artigo 1029.° que *são da competencia e privativa jurisdicção dos tribunaes ordinarios de commercio ou juizos commerciaes de primeira instancia, todas as causas que respeitarem a acto do commercio ou nascerem de obrigação que tem legislação no mesmo codigo.* A materia de damnos causados no alto mar por abalroamento entre dois navios tem legislação nos artigos 1567.° e seguintes do citado codigo. Por esta fórma ficou delegada e regulada a jurisdicção que, por virtude dos principios do direito das gentes, competia aos poderes soberanos do Paiz para julgarem *ad instantiam partis* as questões suscita-

das entre os navegantes no alto mar, especialmente em materia de damnos, ou, como dizem os publicistas inglezes, *in tort*.

Reconhece V. Ex.ª que, *no caso de abalroamentos mesmo entre navios estrangeiros, se depois do abalroamento nos altos mares, estes navios arribam a um porto inglez ou entram na jurisdicção do almirantado, as partes interessadas podem deduzir uma acção civil, in rem, por damno perante o tribunal do almirantado, que é competente para a julgar;* e de certo V. Ex.ª não teria contestado a Portugal o direito de instituir identicos tribunaes para julgar causas identicas, se o seu esclarecido espirito não houvesse sido induzido em erros de facto por informações menos exactas.

Diz V. Ex.ª que o advogado do *City of Mecca levantára a questão de jurisdicção e que os seguintes pontos foram claramente estabelecidos, clearly made out:*

1.º «Que não ha nada em Portugal correspondente á jurisdicção civil do tribunal inglez do almirantado. Esta jurisdicção não é nacional, mas internacional, e administra, não a lei nacional, mas o *jus commune maris*, que tem a sua origem no *consuetudo maris*.

2.º «Que esta jurisdicção, sendo desconhecida á jurisprudencia portugueza, havia só dois meios pelos quaes se podia tentar fazer entrar a causa intentada pelos seguradores Lloyds dentro da jurisdicção dos tribunaes portuguezes, a saber: ou por uma acção *in personam,* fundada no artigo 28.º do codigo civil, que dispõe que os estrangeiros, sendo encontrados em Portugal, podem ser demandados perante as justiças portuguezas pelas obrigações contrahidas com portuguezes em paiz estrangeiro, para o que seria necessario provar que o mar alto era um paiz estrangeiro, ou então sustentando que o abalroamento tinha succedido dentro da jurisdicção portugueza.»

E acrescenta V. Ex.ª que o *supremo tribunal decidira o caso em conformidade com a segunda theoria, isto é, que o abalroamento occorrêra nas aguas territoriaes portuguezas, e por consequencia dentro da exclusiva jurisdicção nacional da corôa portugueza.*

A opinião de um advogado, por muito auctorisada que seja, não póde revogar o direito internacional e as leis patrias. *Tribunaes do almirantado e tribunaes maritimos ou de commercio* são denominações equivalentes e como taes empregadas por todos os publicistas e designadamente pelos escriptores inglezes, Sir R. Phillimore, Sir E. Creasy e Dr. T. Tuiss. Pouco importa que o nomes sejam diversos: a natureza e a jurisdicção d'estes tribunaes são as mesmas em toda a parte. «It is not much to say, diz o dr. Tuiss, that the courts which administered these laws of the sea to passing mariners *of all nationalities were in the proper sense of the word International courts.* O direito com que a Gran-Bretanha instituiu e mantem tribunaes especiaes para applicar a lei maritima ou os usos e costumes do mar aos navegantes *de todas as nacionalidades* que entram nos portos inglezes e requerem justiça a estes tribunaes ou lhes pedem remedio contra os damnos que soffreram no alto mar por culpa de outros navegantes, é exactamente o mesmo direito com que Portugal instituiu, em tempos antigos, o tribunal do almirantado e outros tribunaes especiaes e os transformou em 1834 em tribunaes de commercio — é o direito

das gentes, o *jus gentium*. A jurisdicção que exercem em Portugal os tribunaes de commercio em materia de damnos commettidos no alto mar, é tão internacional como a que exerce, na Inglaterra, o tribunal do almirantado, transformado hoje n'uma secção *(division)* do alto tribunal de justiça (high court of justice).

Em Portugal, como na Inglaterra, a referida jurisdicção tem a mesma origem e o mesmo fundamento. Investido n'esta jurisdicção pelo consenso unanime das Nações cultas, o poder soberano de cada Paiz delega-a e regula-a como julga mais conveniente, mas sem lhe alterar o seu caracter essencialmente internacional.

A acção intentada para haver indemnisações por damnos causados por abalroamentos tem, e não póde deixar de ter em toda a parte a mesma natureza, pois funda-se no direito das gentes. A obrigação de reparar os damnos causados é obrigação pessoal proveniente *ex delicto*. «To this jurisdiction over *obligationes ex contractu*, diz Sir Robert Phillimore, must be added a jurisdiction over those *obligationes ex delicto which arise from the collision* of ships or sea-going vessels either at sea or in english rivers.

Os processos ou meios empregados para tornar effectiva a obrigação de reparar os damnos, é que podem ser *in rem* ou *in personam*. A acção *in rem* foi estabelecida como uma garantia supplementar ou accumulativa á acção *in personam* para assegurar o pagamento das indemnisações devidas pelos damnos causados a um navio por culpa dos tripulantes de outro navio. Por uma ficção juridica suppõe-se que a obrigação pessoal resultante da culpa dos tripulantes constitue um vinculo maritimo *(a maritime lien)* ou uma especie de hypotheca privilegiada sobre o navio, para assegurar a plena reparação dos damnos causados, se por outro modo não forem reparados.

A lei da marinha mercante ingleza expressamente dispõe que, se um navio estrangeiro causar damnos em *qualquer parte do mundo* a um navio inglez e for encontrado em qualquer tempo dentro da jurisdicção do Reino Unido, o juiz do almirantado poderá ordenar á competente auctoridade que detenha o navio até que o dono ou o capitão dê satisfação ou fiança ao cumprimento da decisão do tribunal, «until the owner or master has given satisfaction or security to the court thereon». (The 33[rd] sec.)

As leis e a jurisprudencia inglezas permittem empregar cumulativa ou separadamente estes dois remedios de direito: a acção pessoal contra o capitão ou contra os donos do navio, e acção *in rem* contra o proprio navio (24 vict. sec 35 c. 10, Dr. Lushington, 1 W. Rob, 387).

Do mesmo modo as leis portuguezas permittem, em identicas circumstancias, o emprego cumulativo d'estes dois meios. Se o tribunal de segunda instancia mandou levantar o arresto ordenado pelo tribunal de primeira instancia, não foi porque julgasse vedado o emprego d'este meio, mas sim porque lhe faltava um requisito que a lei declara essencial—a certeza da divida ou da obrigação de reparar os damnos causados ao *Insulano*, obrigação que estava ainda em litigio.

Escusado será, porém, insistir n'este ponto, que se acha resolvido, se me não engano, pela decisão de uma auctoridade superior a toda a excepção.

Os seguradores Lloyds requereram ao supremo tribunal de justiça da Inglaterra pela secção do almirantado, que desse execução á sentença dos tribunaes portuguezes. Os tribunaes inglezes só dão execução ás sentenças dos tribunaes estrangeiros quando entendem que são proferidas por uma jurisdicção competente e assentam sobre fundamentos solidos e justos. Os donos do *City of Mecca* deduziram perante o tribunal uma excepção de incompetencia, fundada em que o julgamento dos tribunaes portuguezes era *in personam* e não podia ser executado por um processo *in rem*.

Sir Robert Phillimore julgou:

1.º Que os tribunaes portuguezes tinham jurisdicção para decidirem a questão sujeita. «A consideration of these authorities, and the principles upon which they rest, leads me to the conclusion that it is duty of one Admiralty Court, a duty arising from international comity, to enforce the decree of another upon a subject over which *the latter had jurisdiction. (Michell's maritime register*, novembro 29, 1879).

2.º Que o julgamento dos tribunaes portuguezes era na essencia um julgamento *in rem* «and from these I gather that these was, substantially, a judgment *in rem* in a Portuguese Court (ibidem)».

3.º E finalmente, que tudo considerado não via rasão pela qual o tribunal inglez não devesse dar execução á sentença do tribunal portuguez por um remedio *in rem*, que era uma das especiaes vantagens da jurisdicção do tribunal do almirantado, rejeitando a excepção: upon the whole, I do not see why if this Court might ever have enforced a foreign Admiralty judgment and the authorities are ample in this point it might not enforce that judgment against the ship, and may give this remedy *in rem*, which is one of the special advantages incident to the jurisdiction of the Court of Amiralty. I reject the motion without costs (ibidem).

Mas V. Ex.ª argue os tribunaes portuguezes de pretenderem assumir uma jurisdicção absoluta e illimitada, tanto civil como criminal, e para comprovar esta asserção adduz dois argumentos, a saber:

1.º Que no accordão do supremo tribunal de justiça se diz que o capitão do *City of Mecca* violára o artigo 104.º do codigo penal portuguez.

2.º Que no mesmo accordão se qualifica de *manifestamente criminosa* a culpa do capitão do *City of Mecca* no abalroamento d'este navio com o *Insulano*.

O citado artigo 104.º do codigo penal não contém, como V. Ex.ª equivocadamente suppõe, materia penal, mas sim materia civil. Está comprehendido no capitulo que se inscreve *da responsabilidade civil*, e trata unica e exclusivamente da reparação dos damnos, dispondo que «aquelle que por sua falta ou negligencia causar a outrem algum damno, é responsavel pela sua reparação».

O facto do Juiz relator ter qualificado de criminosa a culpa do capitão do *City of Mecca* não altera a natureza essencialmente civil do pleito. O que passa em julgado, o que constitue lei entre as partes não são as considerações que faz um Juiz relator, mas sim a decisão do tribunal de segunda instancia. Negando a revista o supremo tribunal não faz senão julgar subsistente nos seus fundamentos a senten-

ça recorrida, e esta sentença só condemna o capitão e os donos do *City of Mecca* a reparar os damnos causados aos seguradores do *Insulano.*

Carecem, pois, de fundamento as asserções de V. Ex.ª, quando diz: «Ainda mais: como não ha prescripção para os crimes, se porventura se permittir que esta decisão (a do supremo tribunal) subsista e adquira força de caso julgado *(become judgement made law)*, e o dito David Anderson tocar em qualquer occasião futura no solo portuguez, fica sujeito a ser preso e processado criminalmente, e as auctoridades portuguezas terão o dever de o prender».

V. ex.ª mesmo reconhece que o facto da culpa do capitão David Anderson ter sido qualificada de criminosa n'um dos considerandos que precedem a decisão do supremo tribunal sobre o recurso de revista, não póde dar á sentença recorrida effeitos penaes que repugnam á indole da causa julgada e á jurisdicção do tribunal perante o qual foi intentada.

Assim ficam igualmente respondidas as outras considerações que V. Ex.ª adduz e o dilemma que formula como consequencia necessaria do accordão proferido pelo supremo tribunal.

A jurisdicção criminal dos tribunaes de Portugal é como a dos tribunaes dos outros Paizes estrictamente nacional, e não se estende aos actos praticados por estrangeiros fóra dos dominios portuguezes. O supremo tribunal de justiça não pretendeu, nem podia pretender, assumir uma jurisdicção que a lei lhe não confere, e o dilemma que V. Ex.ª desenvolve perde toda a sua força, pois que se baseia em uma apreciação menos exacta que V. Ex.ª faz de uma expressão que não tem nem póde ter a força e alcance que V. Ex.ª julga dever ligar-lhe.

A mutua independencia e o mutuo respeito que a carta constitucional prescreve aos poderes do Estado não me permittem discutir o merito do accordão do supremo tribunal de justiça, nem por consequencia acompanhar a V. Ex.ª em todas as considerações que apresenta ácerca da redacção d'este documento. Cumpre-me todavia notar que, ainda quando fosse exagerada ou impropria a qualificação que o Juiz relator deu aos actos praticados pelo capitão do *City of Mecca,* não basta esta circumstancia, que nenhuma influencia teve no julgamento do processo, para justificar as apprehensões que V. Ex.ª manifesta, e as consequencias que d'ella pretende deduzir.

Não se arrogaram os tribunaes portuguezes jurisdicção criminal sobre o navio inglez *City of Mecca,* e a competencia d'estes tribunaes para apreciar a responsabilidade civil do capitão pelo abalroamento, parece ao Governo de Sua Magestade de todo o ponto innegavel.

Tem esta competencia fundamentos inconcussos; firma-se não só nos principios de direito internacional maritimo acima expostos, e geralmente acceitos, mas n'um principio de direito internacional privado estabelecido nos codigos de muitas nações cultas e sanccionado pelo consenso unanime de todas. É o principio em virtude do qual um estrangeiro que, por culpa sua, tiver causado damnos aos subditos de um estado, ainda que seja fóra dos respectivos dominios, póde ser julgado pelos tribunaes d'esse estado.

Foi este principio consignado no artigo 14.º do codigo civil francez, que dispõe o seguinte:

«L'étranger même non résident en France, pourra être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France envers un français; *il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des français.*»

O codigo civil belga adoptou a mesma doutrina.

O codigo civil portuguez dispõe no artigo 28.º:

«Os estrangeiros, sendo encontrados n'este reino, podem ser demandados perante as justiças portuguezas, pelas obrigações contrahidas com portuguezes em paiz estrangeiro.»

É doutrina incontroversa entre os jurisconsultos, que as palavras: *pour les obligations par lui contractées* do codigo francez, a que correspondem as do codigo portuguez *pelas obrigações contrahidas*; comprehendem todas as obrigações provenientes de contratos, ou de *quasi contratos,* de delicto, ou *quasi delicto* ou *culpa.*

Escusado será citar aqui a auctoridade de Demolombe e de outros abalisados jurisconsultos francezes, que sustentam esta doutrina. Sir Robert Phillimore, nas palavras já referidas, expressamente declara que a obrigação de reparar os damnos causados por abalroamento, é uma obrigação proveniente *ex delicto.* O artigo 1:567.º do codigo commercial portuguez terminantemente impõe a mesma responsabilidade ao capitão que tiver culpa no abalroamento, e n'esta parte são concordes os codigos das outras nações. A disposição do artigo 28.º do codigo civil portuguez abrange na sua generalidade as obrigações provenientes do delicto, quasi delicto ou culpa.

O capitão do *City of Mecca* podia, pois, ser demandado perante as justiças portuguezas pela obrigação que, *ex delicto* ou por virtude da sua culpa no abalroamento, contrahíra com os subditos portuguezes proprietarios do *Insulano*, e com seguradores inglezes subrogados nos direitos dos proprietarios, embora o albaroamento se verificasse e a obrigação fosse contrahida no alto mar ou fóra dos dominios de Portugal.

Em todos os Paizes que têem sanccionado na sua legislação interna aquelle principio, a competencia dos tribunaes para julgarem as obrigações contrahidas por estrangeiros no alto mar com os nacionaes d'esses Paizes, é hoje geralmente reconhecida.

Em França os tribunaes fundados na disposição do artigo 14.º do codigo civil têem-se julgado constantemente competentes para tornar effectivas as obrigações contrahidas com francezes pelos capitães ou donos de navios de diversas Nações, em consequencia de abalroamentos no alto mar, e nenhum Governo estrangeiro lhes contestou ainda a sua competencia.

Na Belgica seguem os tribunaes a mesma jurisprudencia e têem adoptado igual competencia.

São muitos os casos citados em confirmação d'esta jurisprudencia nos reposi-

torios juridicos, nos tratados e nos jornaes de direito internacional; mas julgo desnecessario referil-os aqui a V. Ex.ª

Em França têem-se algumas vezes suscitado duvidas sobre se a acção para reparação de damnos provenientes de abalroamentos devia ser intentada no tribunal mais proximo do logar do sinistro, ou no primeiro porto onde o capitão do navio damnificado póde defender a sua justiça *(agir)*, ou finalmente no porto onde o navio vae descarregar. Mas quando o navio abalroador é estrangeiro, considera-se fóra de toda a duvida que a acção deve ser intentada perante o tribunal do domicilio do auctor.

«Si l'abordeur est étranger, la demande sera portée devant le tribunal du domicile du demandeur, conformément à l'article 14 du code civil. *Aucune difficulté sur ce point*» *(Dictionnaire théorique et pratique de procédure civile, commerciale, criminelle et administrative*, par MM. Rodolphe Rousseau et Laisney, *Abordage*, § 2, 39).

O principio *actor sequitur forum rei* não tem sido geralmente adoptado por todas as Nações. Na Inglaterra, por exemplo, e em todos os Paizes onde o direito commum inglez fórma a base da jurisprudencia, *todas as acções pessoaes* quer provenham *ex delicto,* quer *ex contractu, são consideradas como transitorias, sejam quem forem as partes e qualquer que seja o logar onde a causa da acção tenha tido origem (Wheaton's international law*, § 140).

Mas nos proprios Paizes que adoptaram aquelle principio do direito romano, a lei e a jurisprudencia constantemente seguida fazem-lhe uma excepção no que respeita ás causas intentadas para reparar damnos provenientes de abalroamentos no alto mar, facultando á parte lesada o accesso aos tribunaes onde melhor podem fazer valer o seu direito. A rasão d'esta excepção explica-a o Dr. Lushington, que, na opinião de Sir Robert Phillimore, foi o jurisconsulto que melhor determinou a natureza d'estas acções.

Á reparação dos damnos provenientes de abalroamentos andam já inherentes tantas difficuldades e tantos incommodos inevitaveis, que seria injusto fazer pesar sobre a parte lesada os que a lei póde e deve impor ao auctor d'esses damnos: «If the settlement of the indemnification be attended with any difficulty (and in those cases difficulties must and will frequently occur) the party in fault must bear the inconvenience.»

No pleito de que se trata auctores e réus eram subditos inglezes. Os seguradores Lloyds pediam com instancia ao tribunal do commercio de Lisboa que tomasse conhecimento da sua causa, allegando que de outra sorte não poderiam fazer valer os seus direitos, pois só n'este porto podiam colher todas as provas necessarias. Por virtude dos principios do direito das gentes que ficam expostas, o tribunal tinha, não só o direito, mas tambem o dever de administrar justiça no caso sujeito, *ad instantiam partis*. A jurisdicção que compete a cada Paiz para manter a paz e a segurança no alto mar, é uma jurisdicção internacional, e não mera prerogativa que a soberania territorial possa exercer ou deixar de exercer. Recusando-se a tomar conhecimento da causa, os tribunaes portuguezes denegariam justiça aos segu-

radores Lloyds, subditos inglezes, e dariam logar a reclamações mais fundadas do que as que se podem formular contra a competencia d'estes tribunaes, competencia que me comprazo em acreditar V. Ex.ª não deixará de reconhecer logo que seja informado de todas as circumstancias em que foi assumida.

Na segunda parte da Nota a que tenho a honra de responder, v. ex.ª affirma e propõe-se demonstrar:

1.º Que o julgamento proferido pelos tribunaes portuguezes está em flagrante contradicção com os factos admittidos;

2.º Que ainda que os factos fossem taes quaes são representados no julgamento, a applicação das disposições do regulamento internacional de navegação seria completamente errada, e de natureza tal que, se não for revogada, tornará nullo e de nenhum effeito o accordo entre Portugal e a Gran-Bretanha para a execução d'aquelle regulamento;

3.º E, finalmente, que o referido julgamento constitue uma violação manifesta da justiça *(a miscarriage of justice in re minima dubia).*

Respondendo a esta parte da nota de V. Ex.ª, tenho de restringir-me ás questões suscitadas por V. Ex.ª, que têem immediata relação com os principios de direito internacional, e podem ser consideradas como envolvendo offensas das regras n'elle consignadas e geralmente adoptadas. Os preceitos da lei fundamental da Monarchia Portugueza, que expressamente estabelece a mutua independencia dos poderes do Estado, o respeito devido ás decisões da magistratura judicial e as proprias restricções sanccionadas no direito das gentes, são poderosos motivos que me inhibem de discutir a justiça do referido julgamento, e de seguir a V. Ex.ª na apreciação das provas em que elle se baseia, apreciação que só pertence aos tribunaes.

Não devo, todavia, passar em silencio as graves accusações que V. Ex.ª formula, já contra o Governo, já contra os tribunaes portuguezes, e tanto mais quanto estou persuadido que V. Ex.ª as não formularia se tivesse cabal informação ácerca dos factos.

Creio que os argumentos que V. Ex.ª deduz n'esta segunda parte podem resumir-se fielmente do seguinte modo:

«Em conformidade com as disposições do regulamento internacional que o Governo de Sua Magestade Britannica propoz ao Governo Portuguez e a que este adheriu sem reserva, o *Insulano* que via o *City of Mecca* pelo seu proprio estibordo, devia manobrar de modo que não lhe estorvasse o caminho, e pelo contrario o *City of Mecca* era obrigado a manter o seu curso *(to keep her course).* Estas disposições eram claras no texto inglez, e se não são igualmente claras no texto portuguez, cabe a responsabilidade ao Governo de Sua Magestade Fidelissima, pois que, tendo-lhes dado a sua adhesão em 28 de janeiro de 1863, tinha o dever de examinar se a versão era fiel e exacta, e por uma negligencia que é muito para lastimar *(by a most regrettable negligence),* não obstou a que se omittissem no artigo 19.º do regulamento portuguez as palavras *manter o seu curso,* e no artigo 16.º as palavras: *seu proprio* estibordo.

Ora os tribunaes portuguezes decidiram que o *City of Mecca* devia manobrar de modo que não estorvasse o caminho ao *Insulano*, e que este devia manter o seu curso, e esta decisão importa, não só uma grave injustiça feita ao capitão do navio inglez, ao qual attribue uma culpa e uma responsabilidade que elle não tem, mas equivale á denuncia, por parte de Portugal, do regulamento internacional de navegação, poisque sendo interpretado de tão diverso modo por cada um dos Paizes contratantes, este regulamento commum, longe de diminuir, augmentará consideravelmente os perigos da navegação.

Ainda admittindo que a *crassa ignorancia* do capitão do *Insulano* podesse constituir uma das circumstancias especiaes previstas no artigo 20.°, e que obrigavam o capitão do *City of Mecca* a afastar-se do seu curso ou a mudar o seu rumo para evitar um perigo imminente, dos factos comprovados resulta que o capitão do *Insulano* nada fez tambem pela sua parte para evitar este perigo, e por consequencia a lei applicavel á questão da responsabilidade civil era o artigo 1:568.° do codigo commercial portuguez, o qual dispõe que no caso em que a abalroação tenha logar por culpa dos dois capitães ou das tripulações dos dois navios, cada navio supportará os seus proprios damnos.

Imputando a culpa unica e exclusivamente ao capitão do *City of Mecca*, e tornando-o responsavel por todos os damnos, os tribunaes portuguezes fizeram errada applicação da lei e commetteram uma injustiça flagrante *(a miscarriage of justice in re minime dubia)*.

Estes são em substancia os argumentos que V. Ex.ª deduz na segunda parte da sua nota.

Se V. Ex.ª consultar os archivos da legação dignamente a seu cargo, ser-lhe-ha facil conhecer que, em nota de 30 de dezembro de 1862, Sir Arthur Magenis, então Ministro de Sua Magestade Britannica n'esta côrte, devidamente auctorisado pelo seu Governo, convidou o Governo Portuguez a adherir a uma *serie de regras de navegação que haviam sido preparadas ou concertadas pelos dois Governos da Gran-Bretanha e da França.*

Na citada nota, Sir A. Magenis annunciava que *identica communicação seria feita por parte dos Governos Inglez e Francez a cada Nação maritima*, e de facto, na mesma data, o Ministro de França fazia ao Governo de Sua Magestade identica proposta, declarando n'essa occasião que havia recebido instrucções para se associar ao Ministro de Sua Magestade Britannica, *de faire coincider sa démarche avec celle de M. Magenis dans le même but.*

O exemplar do regulamento que Sir Arthur Magenis remettia ao Governo de Sua Magestade não continha sómente o texto inglez, mas tambem o texto francez. Este era, pois, o texto commum aos dois Governos proponentes, que o Governo de Sua Magestade devia adoptar para a versão em portuguez; e confrontando os diversos textos, V. Ex.ª reconhecerá que o texto francez do artigo 18.° do projecto se acha exacta e fielmente vertido no do artigo 19.° do regulamento portuguez, e que a omissão das palavras por V. Ex.ª notada não prejudica o sentido da respectiva regra com applicação á questão sujeita.

Texto inglez	Texto francez	Texto portuguez
Where by the above rules one of two ships is to keep out of the way the other *shall keep her course subject to the qualifications contained in the following Article.*	Lorsque par suite des règles qui précèdent l'un des deux batiments, doit manœuvrer de manière à ne pas gêner l'autre, celui-ci doit néanmoins subordonner sa manœuvre aux règles de l'article suivant.	Quando em consequencia do disposto nos artigos antecedentes n'um dos dois navios se deva manobrar de modo que não se estorve o outro, este deverá sempre subordinar a sua marcha ás regras expostas no artigo seguinte.

Se as palavras *shall keep her course* houvessem sido omittidas no texto portuguez, a omissão já procedia do texto francez concertado entre os dois Governos da Gran-Bretanha e da França, e por consequencia não se poderia imputar a este Governo *negligencia* na versão portugueza. Mas as referidas palavras não foram omittidas, foram substituidas por outras que traduzem igualmente o pensamento dos Governos contratantes.

Que o navio que outro avistava pelo seu proprio estibordo navegando em direcção que o expozesse a abalroar, devia seguir o seu caminho ou conservar o seu rumo, já estava prescripto no artigo 14.º (15.º do regulamento portuguez); o que faltava declarar era que, não obstante essa regra, elle devia mudar de rumo se assim o exigissem as circumstancias especiaes previstas no artigo 19.º (20.º do regulamento portuguez), e é o que dizem os textos francez e portuguez com igual clareza, a meu parecer, do que o texto inglez. Entretanto as palavras do mesmo artigo *subject to the qualifications contained in the following Article, sujeito ás disposições contidas no artigo seguinte,* são bastante claras para que se não possa pôr em duvida a obrigação que elle impunha ao capitão do *City of Mecca* de derogar a regra do artigo 14.º ou de mudar de rumo para evitar um perigo immediato. O citado artigo 19.º do regulamento inglez expressamente dispõe que na observancia e interpretação das regras contidas no mesmo regulamento, os navios devem attender a todos os perigos da navegação, *e tomar na devida consideração quaesquer circumstancias especiaes que possam existir em algum caso particular e tornem necessaria a derogação das referidas regras em ordem a evitar um perigo immediato.* O capitão do *City of Mecca* não podia ignorar este preceito do regulamento, ignorancia que seria tanto para lastimar como a do capitão do *Insulano* que V. Ex.ª censura tão asperamente.

Diz V. Ex.ª que não póde conceber como a *crassa ignorancia* do capitão do *Insulano* deva ser considerada uma das circumstancias especiaes que, por virtude do disposto n'aquelle artigo, tornam necessaria a derogação das regras estabelecidas. Parece-me comtudo que das palavras do artigo 19.º não se póde deduzir excepção alguma, e que os illustrados Governos auctores do regulamento não podiam deixar de prever os casos em que, não tendo alguns capitães de navios observado os preceitos d'este regulamento por ignorancia, por falta de intelligencia ou por outras circumstancias, os capitães dos navios que se encontrassem com estes, fossem obrigados, para evitar um perigo immediato, a afastar-se de alguma das regras estabelecidas.

O artigo 14.° do regulamento inglez dispõe que sempre que dois navios a vapor navegarem em direcções que se cruzem e os exponha a abalroarem, aquelle que vir o outro *pelo seu proprio* estibordo deverá desviar-se do caminho d'este.

No regulamento francez foram omittidas as palavras «seu proprio», e diz-se apenas: *celui qui voit l'autre par tribord.* O texto portuguez é uma traducção fiel do texto francez, e diz tambem simplesmente: *o navio que vir o outro por estibordo.* O capitão inglez entendeu que o *Insulano* que via *pelo seu proprio estibordo* o *City of Mecca* devia manobrar de modo que lhe não estorvasse o caminho. O capitão portuguez entendeu que, pelo contrario, era o *City of Mecca* que, vendo o *Insulano* pelo estibordo d'este navio, devia manobrar de modo que lhe não estorvasse o caminho.

Não discutirei se é ou não necessaria uma crassa ignorancia para dar ao artigo 14.° do regulamento (15.° do regulamento portuguez) a intelligencia que lhe lhe deu o commandante do *Insulano,* nem tal discussão póde ter utilidade para o presente caso, pois que nenhuma das sentenças se baseia nas disposições do mencionado artigo.

Entendo que é igualmente desnecessario examinar se os commandantes dos dois navios, seguindo cada um d'elles o rumo que adoptára, estavam *conscienciosamente* persuadidos de que procediam em conformidade com as regras de navegação; mas desde que o perigo de abalroamento se tornou *immediato,* já eram outros os preceitos legaes a que deviam attender, e ambos os capitães tinham, por virtude do artigo 19.° (20.° do regulamento portuguez), rigorosa obrigação de manobrar em ordem a evitar este perigo.

Não nega V. Ex.ª a obrigação imposta pelas regras de navegação, nem tão pouco que o capitão do *Insulano* se conformou com este preceito regulamentar quando guinou para o sul, a fim de evitar o abalroamento; porém fundando-se na propria declaração do commandante do vapor portuguez, combinada com o depoimento dos officiaes do *City of Mecca,* nas respostas do jury aos quesitos 17.° e 18.°, e em varias considerações de mechanica, pretende V. Ex.ª demonstrar que o capitão do *Insulano* só fizera esta manobra no proprio momento em que se realisava o abalroamento. Não me parece, porém, que das palavras d'este commandante, citadas por V. Ex.ª: «Vendo que o *City of Mecca* continuava no mesmo curso, e cada minuto se approximava mais do *Insulano,* mandei guinar para o sul, *para ver se assim evitava o abalroamento que estava imminente*»; não me parece, repito, que d'estas palavras se possa inferir, como V. Ex.ª infere, que o commandante do *Insulano* confessára que só tentára fazer a indicada manobra no proprio momento do abalroamento; e persuado-me que, se V. Ex.ª confrontar o citado depoimento com o preceito do artigo 20.°, reconhecerá que o commandante do *Insulano* não podia exprimir-se em mais apropriados termos para provar que cumprira o preceito d'este artigo, ou que, *para evitar um perigo immediato* derogára a regra do artigo 15.°, por virtude da qual entendia *conscienciosamente* que devia seguir o seu caminho, emquanto se não apresentou este perigo *immediato* ou *imminente.*

No quesito 18.° perguntava-se ao jury se estava provado que o «*Insulano*» *con-*

tinuára sempre na mesma direcção. O jury declarou este quesito *prejudicado,* porque em resposta ao quesito 17.° já tinha dado como provado que o «*Insulano*» *guinára para o sul, a fim de evitar o abalroamento.*

Não existe, pois, como V. Ex.ª suppõe, flagrante contradicção, mas antes perfeita harmonia entre as respostas do jury aos quesitos 17.° e 18.°; e confesso que me é impossivel acertar com as rasões que levaram o esclarecido espirito de V. Ex.ª a inferir da resposta ao quesito 18.°, que o jury declarou que o *Insulano,* até ao *momento do abalroamento não alterára, pelo menos de uma maneira perceptivel, a sua direcção, ou que a alteração fôra simultanea com o proprio abalroamento.*

Não me julgo competente para apreciar as rasões fundadas nas leis de mechanica, com as quaes V. Ex.ª se propoz demonstrar que o facto do *Insulano* ter batido na prôa do *City of Mecca 3 ou 4 pollegadas fóra da perpendicular a estibordo* prova de uma maneira incontrovertivel que o commandante só tentára *guinar para o sul no proprio momento da abalroação;* nem entendo dever acompanhar a V. Ex.ª n'esta discussão, abrindo assim novo debate sobre uma questão em que as partes interessadas tiveram ampla faculdade para deduzir e sustentar todos os argumentos em que fundavam o seu direito.

Os tribunaes tinham de julgar pelas provas do processo e allegações das partes, e as sentenças que elles deram só podem ser apreciadas pelos documentos que instruem a causa. E ainda quando os argumentos que V. Ex.ª considera de tanta importancia, constituissem prova segura, não podem ellas de certo comprovar que o capitão do *City of Mecca* esteja isento da culpa que lhe é imputada, de não ter satisfeito as disposições dos artigos 17.°, 18.°, 20.° e 21.° do decreto de 12 de março de 1863, e que serviu de fundamento ás sentenças impugnadas.

N'esta segunda parte da sua nota V. Ex.ª labora no mesmo equivoco em que laborára na primeira, suppondo que o supremo tribunal constitue uma terceira e ultima instancia, e que a justiça da decisão do tribunal póde ser avaliada por alguma das proposições do relatorio que a precede. Porém, como já tive a honra de ponderar a V. Ex.ª, o supremo tribunal de justiça em Portugal não é uma terceira instancia, mas sim um tribunal de *cassação;* as proposições contidas no relatorio do accordão não influem necessariamente no merito da decisão, e muito menos no das sentenças proferidas pelos tribunaes inferiores. Negando a revista, o supremo tribunal decidiu tão sómente que o julgado na primeira e segunda instancia não era contrario a direito.

Este julgamento só póde ser apreciado pelos proprios fundamentos, que todavia V. Ex.ª julgou desnecessario examinar, dizendo: «I am not concerned with the arguments by which the judge who tried the case in the court of first instance decided, etc.».

Mas, se V. Ex.ª quizer examinar as sentenças dos tribunaes de primeira e segunda instancia, estou certo que ha de reconhecer que estes tribunaes não fizeram, como V. Ex.ª suppõe, uma errada applicação das disposições do regulamento internacional de navegação, que possa tornar nullo e de nenhum effeito o accordo celebrado entre Portugal e a Gran-Bretanha.

Nenhum dos tribunaes julgou que era o *City of Mecca* que devia alterar o seu rumo quando viu o *Insulano* navegando n'uma direcção que se cruzava com a d'elle; mas ambos basearam a sua decisão em que o *City of Mecca,* na presença de um perigo immediato, devia manobrar e não manobrou em ordem a evitar este perigo.

«É certo que o vapor *Insulano,* diz o jury de primeira instancia, via o outro por estibordo, e seria elle que, em regra, deveria manobrar, não só porque a letra do regulamento citado assim o dá a entender, e o regulamento inglez o diz expressamente, mas tambem porque as regras de cortezia maritima assim o observavam antes do regulamento; mas este artigo está subordinado ao artigo 20.º, que expressamente manda attender ás circumstancias especiaes que podem tornar necessaria qualquer derogação nos preceitos estabelecidos, a fim de obviar a um perigo immediato».

A relação allegou, é verdade, que podia haver duvida na intelligencia do artigo 14.º; não foi porém com este fundamento que ella proferiu a sua sentença, mas sim com os fundamentos deduzidos no seu accordão e que acima ficam indicados.

Refere-se V. Ex.ª ao facto de dois peritos de alta categoria na marinha portugueza terem dado perante o tribunal á bem conhecida expressão *ver por estibordo (voir par tribord)* o mesmo sentido e significação que lhe dera o capitão do *Insulano,* notando que esta declaração, feita por pessoas tão auctorisadas, causára uma profunda e desastrosa impressão nas classes maritimas e de commercio, tanto em Inglaterra como em Portugal.

Não serei eu de certo quem procure defender este ultrage ao senso commum, como V. Ex.ª o qualifica; cumpre-me porém observar a V. Ex.ª que os depoimentos feitos perante o tribunal de commercio são meramente verbaes; d'elles não ficou documento pelo qual se possa afferir a sua verdadeira significação, e posso affirmar a V. Ex.ª, que, procurando colher informações exactas e dignas de fé ácerca d'este deploravel incidente, só encontrei versões tão diversas e contradictorias, que não me permittem formar juizo seguro sobre a veracidade dos boatos que se espalharam a tal respeito. Comtudo, seja como for, este facto perde muito da sua importancia desde que se reconhece que nenhuma influencia teve na decisão do Juiz, e que não veiu, pois, *acrescentar novas trevas ao cahos em que o assumpto foi lançado pela acção dos tribunaes,* que sempre julgaram de conformidade com os preceitos do regulamento de navegação.

Nas considerações que deixo expostas abstive-me de apreciar as provas que serviam de fundamento ao julgado; cumpria-me unicamente examinar se elle offendia as disposições de direito ou de algum pacto internacional.

Penso, todavia, ter respondido aos principaes argumentos da nota de V. Ex.ª, procurando demonstrar que os tribunaes portuguezes tinham competencia para conhecer da questão; que elles não pretenderam basear a sua competencia em que o abalroamento tivesse occorrido nas aguas territoriaes de Portugal, antes implicita ou explicitamente reconheceram que succedêra no mar alto, fóra das aguas portuguezas; que os mesmos tribunaes não se arrogaram a jurisdicção criminal que lhes não competia; e que, finalmente, nenhuma decisão houve que estabelecesse errada in-

telligencia do artigo 14.° (15.° no texto portuguez) do regulamento internacional de navegação, que sempre foi interpretado e executado no seu verdadeiro sentido pelos poderes publicos, não podendo o facto de algum particular lhe ter dado applicação errada ser considerado como violação por parte de Portugal de um acto internacional a que elle adheriu.

Comprovados estes pontos, devo esperar que o Governo de Sua Magestade Britannica, examinando a questão do *City of Mecca* á luz de informações que completamente a esclareçam, se convencerá de que esta questão não reune as circumstancias, que, segundo os principios de direito internacional justificam a intervenção diplomatica.

Não desconhece o Governo de Sua Magestade a subida importancia d'este assumpto, e recebendo a nota pela qual V. Ex.ª reclama contra o accordão do supremo tribunal de justiça, o Governo tratou immediatamente de examinar todo o processo com a mais desvelada e imparcial attenção, de compulsar os documentos existentes, de consultar os procuradores da corôa, de reunir assim todos os elementos que podessem esclarecel-o; e todas estas diligencias mais o affirmaram na opinião de que a sentença dos tribunaes portuguezes, proferida *ad instantiam partis,* no exercicio de uma jurisdicção incontestavel, não offendeu os principios do direito das gentes, nem as estipulações de alguma convenção internacional.

N'esta convicção foi redigida esta nota; comtudo, querendo demonstrar ao Governo de Sua Magestade Britannica a perfeita lealdade com que procedeu, o Governo de Sua Magestade entende que lhe cumpre acompanhar a sua resposta com os documentos em que ella se funda, e tenho portanto a honra de remetter juntamente a V. Ex.ª o parecer dos procuradores da corôa que, tratando mais especialmente a questão sob o ponto de vista juridico, esclarece e completa este trabalho.

Confiando plenamente nos elevados sentimentos de justiça e de conciliação do Governo de Sua Magestade Britannica, aproveito esta occasião para renovar a V. Ex.ª a segurança da minha mais alta consideração.

N.° 7

PARECER DOS FISCAES DA COROA

Ill.mo e Ex.mo Sr.—Em portaria de 21 de fevereiro, pelo ministerio dos negocios estrangeiros, foi-me mandada remetter a nota, com data de 30 de janeiro, em que o Ministro de Sua Magestade Britannica n'esta côrte reclama contra o accordão proferido pelo supremo tribunal de justiça na causa movida por David Anderson e Jorge Smith contra Lloyds e outros, de Londres, a fim de que dê o meu parecer sobre os fundamentos d'esta reclamação, e no caso de entender que effectivamente houve violação das disposições do direito internacional, indique os meios que o Governo deva empregar para as fazer observar e manter, como lhe cumpre.

Estes são os termos da portaria, que seguiu os da nota, mas em que ha equivoco com relação aos auctores do processo, como logo se verá.

Em cumprimento d'esta portaria, examinei a referida nota, e para tomar conhecimento completo da questão, promovi que me fossem continuados com vista os dois processos entre particulares, pendentes do supremo tribunal de justiça, sobre o assumpto a que a nota se refere, a fim de poder informar o governo do seu objecto e dos termos em que se encontram.

E porque estes processos têem corrido meramente entre particulares, em que o estado não é parte, só assim póde o governo ser informado do estado da questão, e estudada a materia da nota, e confrontada com os processos, resolver como deverá responder ao que n'ella se contém.

PRIMEIRO PONTO

Materia dos dois processos e termos em que se encontram

No processo n.º 16:823 são partes:

AA.—William Cotesworth e outros seguradores Lloyds, de Londres, e Bensaude & C.ª, representantes da empreza insulana de navegação.

RR.—B. Anderson, George Smith e Sons, de Glasgow, Guilherme Graham Junior & C.ª, na qualidade de consignatarios do vapor *City of Mecca.*

Allegaram os AA. seguradores Lloyds de Londres, que haviam tomado á empreza Insulana de navegação, no vapor portuguez *Insulano,* o seguro do valor de £ 7:000 ou 31:500$000 réis, por um anno, a começar de 19 de fevereiro de 1874 a igual dia de fevereiro de 1875, com referencia á viagem de Lisboa á Madeira e Açores.

Que tivera logar o risco maritimo pelo abalroamento do vapor *City of Mecca* com o *Insulano,* de que resultára a perda total d'este e da carga, em virtude do que elles, seguradores, pagaram á empreza insulana a indemnisação total do seu seguro, em 31:500$000 réis, vindo a pedir solidariamente ao capitão e donos do vapor inglez a indemnisação d'este seguro, como subrogados no direito da mesma empreza, por ser essa a natureza legal dos seguros.

A empreza é igualmente parte no processo, como de direito.

Deduziram os AA. que o damno causado pela abalroação não tivera logar por accidente puramente fortuito, ou de força maior e inevitavel, mas sim por inteira culpa do capitão do navio abalroador, o que largamente deduzem no libello, na parte que vae junta.

Os RR., na sua contestação, deduziram excepção de incompetencia, contestaram o libello, e reconvieram.

Excepção de incompetencia, porque os RR. são todos estrangeiros, e o sinistro tivera logar a 10 milhas da costa de Portugal e por isso fóra das aguas portuguezas.

Contestaram os artigos do libello com a materia extensamente deduzida na contestação, nos artigos que vão juntos.

Reconvieram, allegando que os AA. são responsaveis solidariamente para com os RR. pela quantia de 17:005$330 réis, alem do mais que se liquidar, de prejuizos soffridos pelo navio *City of Mecca.*

N'este processo a sentença de primeira instancia, depois de largamente expostos os factos, conforme as decisões do jury e o direito, concluiu:

«Portanto e mais dos autos e direito applicavel e supprindo qualquer erro supprivel do processo: julgo competente este juizo para conhecer da acção proposta, incompetente a pessoa do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, e como tal o absolvo da instancia; competentes os AA. seguradores Lloyds, de Londres, constantes da apolice do seguro a fl., que juntaram procuração, e os restantes representados pelos segurados, e competentes tambem os RR. capitão e donos do vapor *City of Mecca,* e julgo procedente e provada a mesma acção, e improcedente e não provada a reconvenção, e n'essa conformidade condemno solidariamente os RR. David Anderson e George Smith & Sons a pagarem aos AA. a quantia pedida e juros desde o desembolso, e bem assim os condemno na multa legal, tanto do pedido no libello, como na correspondente ao pedido na reconvenção, em que tambem condemno o reconvinte Guilherme Graham Junior & C.ª, que pagará $^1/_{20}$ de custas, pagando os outros RR. os restantes.

«Lisboa, 17 de dezembro de 1876.=*Manuel Joaquim Gomes.*»

Confirmada esta decisão, por accordão da relação de Lisboa de 2 de março de 1878, foi d'elle interposto recurso de revista, que não foi concedida por accordão de 21 de junho de 1879, publicado na folha official de 5 de agosto.

É a este accordão que a *nota* se refere, e que faz objecto da reclamação.

A este accordão estão pendentes de julgamento embargos oppostos pelos RR.

No outro processo n.º 17:364 são:

AA.—A companhia de seguros Atlantique e outros.

RR.—O capitão, consignatarios e donos do barco a vapor inglez *City of Meca.*

Pedem outro seguro na importancia de 49:500$000 réis, que elles tiveram de pagar á empreza Insulana, acrescidos dos juros legaes.

N'este processo, o juiz de primeira instancia commercial (já outro) proferiu sentença com data de 29 de maio de 1877, largamente desenvolvida tambem, em que julgou incompetente o fôro portuguez para n'elle se conhecer da acção.

Interposto pelos AA. recurso para a relação, foi aquella sentença revogada, e julgado competente o juizo de Lisboa para conhecer da acção, por accordão de 23 de janeiro de 1879.

Documentos que vão juntos.

Contra este accordão acha-se pendente recurso de revista interposto pelos RR.

Vão juntos tambem os quesitos propostos ao jury em ambas as acções, e as respostas dadas, e que expõem os factos, que assim se acham legalmente provados.

Esta é a exposição dos dois processos, que actualmente se encontram pendentes do supremo tribunal de justiça, e em que os fundamentos dos pedidos pelos AA. e a defeza pelos RR. são identicas.

SEGUNDO PONTO

Nota do ministro inglez

Não extractarei esta extensissima nota, que occupa oitenta paginas, transcreverei aqui apenas os termos da reclamação; são os seguintes:

«Em nota que tive a honra de dirigir a V. Ex.ª em 10 de agosto ultimo, informei que o Governo de Sua Magestade se reservava o direito de *intervir diplomaticamente contra* a execução da sentença, proferida pelo supremo tribunal, na causa de David Anderson e George Smith e filhos contra Lloyds e outros de Londres: tenho agora a declarar que o principal Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros, em consulta com os Fiscaes da Corôa, tendo dado ao assumpto a seria consideração que merece, é de parecer que, tanto pelo que diz respeito á questão de competencia, como pelo sentido e applicação do regulamento da navegação internacional, esta questão é uma das que reclamam a intervenção diplomatica. Recebi consequentemente instrucções para expol-a a V. Ex.ª com todos os promenores, e para manifestar a esperança de que o Governo de Sua Magestade Fidelissima a examinará com o mesmo sincero desejo que tem o Governo de Sua Magestade de chegar a um accordo amigavel sobre o assumpto.

«As consequencias, tanto com relação aos principios de direito internacional, como no tocante aos assumptos da pratica internacional, que elles abrangem, são de grave importancia e prendem com questões que dizem respeito igualmente a todas as Potencias maritimas.

«Ainda mais: o caracter distinctivo de Portugal como Potencia maritima, e as grandes tradições associadas com a sua historia n'este assumpto, dão um interesse particular á attitude que Portugal possa tomar a respeito d'essas questões, e por isso quasi que não preciso observar que, se o Governo Portuguez adherir á theoria da indefinida e praticamente illimitada jurisdicção territorial no alto mar, theoria apresentada no accordão do supremo tribunal, e acceitar a errada explicação dos regulamentos maritimos, de que aquelle accordão foi obrigado a lançar mão para confirmar o que fôra julgado no tribunal inferior, o effeito perturbador d'essa decisão estender-se-ha a circulos mais vastos do que os primeiramente affectados por um tal julgamento.»

Examinando os dois processos (e é de um só, o primeiro, que a nota trata), vê-se, seja qual for a opinião que se forme sobre o julgado, que o Ministro Inglez e o seu Governo foi erradamente informado dos processos, do que n'elles se acha julgado, e de que haja ahi materia para reclamação entre nações cultas e independentes.

É o que passo a expor.

TERCEIRO PONTO

Toda a questão versa sobre os seguintes pontos:

1.º Se os tribunaes portuguezes, julgando-se competentes nas acções propostas, offenderam os principios de direito internacional, prorogando a sua competencia fóra das leis portuguezas, e applicando o direito do reino a quem não lhe está sujeito;

2.º Se julgaram dando errada interpretação ao decreto de 12 de março de 1863, decreto que tem a natureza de accordo internacional, que não póde assim ser diversamente entendido em Portugal do que o é nas outras Nações signatarias d'esse accordo;

A nota analysa os fundamentos das acções e as provas dos autos, e sobre uns e outros emitte opinião.

O Governo Portuguez não póde suppor que o Ministro Inglez n'esta Côrte queira n'uma nota decidir da justiça dos pleitos, assimilhar-se-hia isso a uma *revisão de sentença.* Não póde por isso acceitar a discussão n'este campo, que equivaleria, ou á prevenção do julgamento, ou á revisão d'elle, tudo alheio da interferencia dos Governos, pois não são elles que julgam.

O Governo Portuguez tem de abster-se de apreciar qual das partes tem justiça, unicamente lhe cumpre examinar se os tribunaes portuguezes tinham competencia para tomarem conhecimento da questão, e se fundaram as suas decisões em errada intelligencia do decreto de 12 de março de 1863.

Este é por isso o systema que vou seguir na minha resposta fiscal.

N'uma nota não póde conhecer-se da questão de facto, apreciada pelos tribunaes sobre depoimentos das testemunhas e todas as mais peças do processo. Nos paizes de meia civilisação póde isso admittir-se, nos Paizes cultos não.

O julgamento dentro de um Paiz repousa sobre a soberania nacional, exercida por um dos poderes fundamentaes do Estado, e salvo casos excepcionalissimos, de outro caracter que não o de que se trata, não podem os Governos estranhos fazer mais do que reclamar contra a competencia, se os tribunaes offenderam os principios de direito das gentes, tomando conhecimento das questões.

É este o direito publico da Europa.

Trata a nota extensamente do limite dos mares territoriaes.

Sobre este ponto, para assentar doutrina, direi que em pleno mar todas as Nações têem iguaes direitos. Nao é esse um estado negativo, como em algumas das allegações se segue; ao contrario, é um estàdo affirmativo ou positivo de direitos para as differentes Nações maritimas.

O mar alto, em rasão da sua immensidade, que o torna proprio aos usos de todos, não é susceptivel de occupação permanente; succede differentemente com o espaço proximo das costas, coberto pelas aguas, já porque os usos especiaes a que essa parte dos mares é propria são limitados, já porque o livre uso, que seria feito por todas as Nações, poderia ser nocivo e perigoso para as Nações costeiras, sem

uma certa ordem de limitações e de precauções que convenientemente as assegurem.

O mar que banha as costas póde ser considerado, até uma certa distancia, como sua defeza ou barreira natural, e por isso como seu accessorio, por este principio é julgado pertencer ao Paiz que limita.

A cada Nação é reconhecido direito de policia e de jurisdicção sobre a *parte do mar* que lhe é limite, e que é considerado assim, debaixo d'esta idéa, fazer parte do seu territorio.

Mas esse direito não é de tal modo absoluto que a Nação possa prohibir a navegação commercial, que não contrarie o seu regimen costeiro.

Até onde vae esse direito não é necessario tratal-o aqui sob todos os seus pontos.

Uns entendem que, no que toca á navegação, cada Nação não tem a plena propriedade do *mar territorial,* mas sómente jurisdicção n'essa parte das aguas; *Quamvis in mare non sit territorium, tamen in eo jurisdictio exercetur.*

Outros dizem que é propriedade gravada com uma servidão natural, em proveito de todos os povos navegadores.

Eu entendo que o exercicio de auctoridade e poder pelas Nações costeiras, nos mares que as limitam, é de direito publico, e não de direito particular.

Tudo quanto n'esse mar póde ser apropriado pertence á Nação costeira, assim a pesca e os despojos do mar; tudo quanto conduz á segurança e policia da costa póde ser estabelecido, e d'ahi as precauções de defeza, a fiscalisação aduaneira e a jurisdicção, que é consectario ainda d'aquelle principio.

Fóra d'isto, o direito não póde ir mais longe, e a liberdade do mar é plena. Por isso o direito de navegação ao longo das costas não é uma *concessão por accordo das nações*, mas uma consequencia do principio, hoje absoluto, da liberdade dos mares.

Esse estado unicamente soffre aquellas limitações necessarias para a segurança, a defeza e a policia e para os usos exclusivos da Nação limitrophe, no que possa ser objecto de apropriação.

Scheldon Amos, n'uma memoria publicada em Inglaterra em 1877, repelle a assimillação do mar perto das costas ao territorio propriamente dito. Reconhece que a idéa de soberania territorial comprehende necessariamente o exercicio de uma certa auctoridade e de uma certa jurisdicção sobre o mar que borda o territorio, mas segue ao mesmo tempo que essa auctoridade e essa jurisdicção não são illimitadas, e devem ter sómente por fim a protecção do territorio.

Bluntschli diz, n.º 322 e nota:

«Les navires, qui se bornent à longer les côtes d'un État dans la partie de la mer, qui fait partie du territoire de ce dernier, sont soumis temporairement à la souveraineté de cet État, en ce sens, qu'ils doivent respecter les ordonnances militaires ou de police prises par lui pour la sûreté de son territoire et de la population côtière.

«La jurisdiction de l'État souverain ne s'etend sur la *mer voisine*, que dans la mesure jugée nécessaire par la police et les autorités militaires. Le navire est,

sous tous les autres rapports, aussi libre, que s'il se trouvait en pleine mer, c'est-à-dire qui, il est regardé comme une partie flottante du territoire de l'État dont il depend».

Entretanto, a Inglaterra, no *bill* de 16 de agosto de 1878, levou muito mais longe o direito do Estado, e não poderá por isso recusar ás outras Nações, nem o direito de decretarem por igual fórma, nem a reciprocidade.

Dispõe o artigo 2.º do *bill* citado, adoptado em consequencia do negocio Franconia:

Que a infracção commettida por um individuo, subdito ou não inglez, em pleno mar, nas aguas territoriaes inglezas, recáe sob a jurisdicção do almirantado, quando mesmo essa infracção tenha sido commettida a bordo de navio estrangeiro, ou por meio de navio estrangeiro; em consequencia o auctor d'essa infracção poderá ser preso, julgado e punido em Inglaterra;

Que o procedimento em virtude d'este artigo não terá logar, senão com o consentimento de um dos principaes Secretarios d'Estado, e sob sua declaração, de que acha opportuno que assim se proceda;

Que quanto ás infracções submettidas pelo *bill* á jurisdicção do almirantado: as aguas territoriaes comprehendem toda a extensão de pleno mar comprehendida a menos de uma legua marinha da costa medida na baixa mar.

Ha aqui a notar duas cousas; a grande extensão que a Inglaterra acaba de dar ao direito particular da Nação nos mares territoriaes, o que todavia lhe foi muito contestado pelos seus jurisconsultos; e a competencia que entendeu ter, e que por isso não poderá negar ás outras Nações, para assim, independente de accordo internacional, e como acto puro de direito interno, legislar sobre o assumpto, estabelecendo aquellas prescripções, que vieram alterar as relações legaes até então estabelecidas para com os navios dos outros Paizes.

Diversamente entendem Fiore e Ch. Calvo.

Com relação á linha até onde chega o direito das Nações, nas costas que as limitam, não póde dizer-se que haja completa conformidade; e que não obstante ser a designação da extensão de um direito, que affecta as relações internacionaes, e que por isso entre Nações, tem entrado em tratados, que todavia seja dependente essa fixação de accordos internacionaes. Vê-se que a Inglaterra no *bill* citado o indicou por auctoridade propria; e consultando o direito interno de outros Paizes, encontram-se por igual meio fixadas disposições reguladoras.

Em França pela lei do 4 Germinal do anno segundo foi fixada a zona do mar territorial em dois myriametros, ou 5 leguas, e os navios que entram n'esse raio e as mercadorias que levam, são sujeitos a fiscalisação das alfandegas francezas.

A Hespanha, fundando-se na provisão de 17 de dezembro de 1760, confirmada pela resolução regia de 1 de maio de 1775, e pelo artigo 15.º do decreto de 3 de maio de 1830, mantem o seu direito sobre os mares territoriaes até 2 leguas das costas.

Em Portugal o alvará de 4 de maio de 1805, para determinar quaes seriam as

presas, que deviam ser consideradas como illegitimas, sendo n'aquella epocha Portugal neutro na guerra, declarou:

—...haver-se-hão por illegitimas todas as presas apprehendidas com offensa dos mares territoriaes (de Portugal) e adjacentes, em tanta distancia quanta abranger o tiro de canhão, ainda que não haja bateria em frente da situação, em que se fizer a presa. O mesmo se seguiu no tratado de 3 de julho de 1842, repressivo do trafico. Tal tem sido e está sendo o direito estabelecido em differentes Nações.

Como theoria, e visto que a nota tanto se refere a este ponto, entendo que o decretamento de uma zona demasiado larga é perigoso para as Nações. Quanto mais esse direito se contiver nos limites mais commummente reconhecidos, tanto mais lhe será incontestado.

Quanto a mim o chamado direito de soberania, ou, por extensão, dito territorial, sobre o mar costeiro, cessa onde a Nação não póde fazer respeitar a sua auctoridade por meio das forças de que possa dispor na guarnição e fiscalisação das suas costas.

É esta a meu ver a intelligencia do principio, *Terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis.* Só assim se podem explicar aquellas divergencias no direito de differentes Nações; e a auctoridade com que têem fixado este por auctoridade propria.

Entretanto a opinião mais geral é considerar essa distancia a de 3 milhas marinhas a partir da baixa mar, limite que coincide com o alcance reconhecido do canhão (Bluntschli, n.º 302, nota; Fiore, *Droit intern.*, n.º 11; Ortolan, chap. 8.º; Calvo cit.)

Na ausencia de disposição legal expressa, que outra cousa estabeleça, não deve o Governo Portuguez pretender pela interpretação levar mais longe no mar costeiro o reconhecimento do seu direito, ou a zona do mar territorial; e muito menos com relação a factos já passados.

Mas na *nota* ha um equivoco provavelmente proveniente da deficiencia de informações exactas sobre os processos pendentes.

O fundamento da competencia para os tribunaes portuguezes tomarem conhecimento d'aquellas questões, e julgarem-se competentes, não foi a sustentação, ou decisão de que o abalroamento occorrido a 10 milhas, deva ser considerado em aguas portuguezas.

Não foi esse o fundamento tomado em nenhuma das sentenças, e o supremo tribunal no accordão de 21 de junho de 1879, negando a revista, nada mais fez, do que manter o julgado no accordão da relação de Lisboa, que confirmára a sentença do tribunal commercial.

É este um ponto importantissimo na questão. Os documentos que junto esclarecem-n'o completamente.

2.º Competencia dos tribunaes portuguezes para tomarem conhecimento da questão e a julgarem.

A affirmação de que se denega justiça em Portugal não é ponto de reclamação que o Governo possa acceitar.

N'um unico ponto pois póde o Governo receber a reclamação, é no exame do principio da competencia, porque esse tem effeitos internacionaes.

Já notei, e consta dos documentos que acompanham esta resposta fiscal, que os tribunaes portuguezes não se julgaram competentes; porque entendessem, que o direito do *mar territorial portuguez* fosse até 10 milhas, limite em que o abalroamento teve logar.

No accordão invocado do supremo tribunal de justiça, onde esse principio é tocado, não é elle a base ou fundamento da competencia, essa já vinha julgada por outros fundamentos; o tribunal negou a revista, e manteve o julgado pelos seus fundamentos. É esta a natureza das decisões em revista. Desde que esta é negada, subsiste o que vem julgado, pelos seus fundamentos.

O tribunal apreciou assim um ponto de doutrina, mas não alterou isso a decisão recorrida, que pela negação da revista ficou a mesma.

Essa decisão, que ficou subsistindo, é que era mister ter em vista e apreciar, se se queria tomar conhecimento do julgado.

A competencia dos tribunaes portuguezes para tomarem conhecimento da questão, não depende de leis externas, mas unicamente do direito interno do paiz; e essa competencia é uniforme com o direito e com a jurisprudencia das nações cultas.

Na nota não se tratou o assumpto debaixo d'esta consideração, e é ella todavia a unica sob que póde ser tratado.

As leis internas são actos da soberania da nação, em que não têem intervenção as outras Nações, e no seu territorio têem ellas absoluta e omnimoda applicação a todos conforme os seus termos, salvas as isenções fundadas no principio de exterritorialidade, ou estabelecidas nos tratados.

As Nações que não têem esse amplissimo direito não são independentes, não têem plena soberania.

Assim a França consignou, sem dependencia de accordo das outras Nações, o artigo 14.º do seu codigo civil, que dispõe:

«*L'étranger,* même non résidant en France, pourra être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un français; — *il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des français.*» — e applica-o como lei interna, sem que esse exercicio lhe possa ser contestado, ou lh'o tenha sido por outras Nações.

No codigo civil belga estabelece-se a mesma doutrina.

Similhantemente no codigo civil portuguez no artigo 28.º dispoz-se:

«Os estrangeiros, sendo encontrados n'este reino, podem ser demandados perante as justiças portuguezas, pelas *obrigações contrahidas com portuguezes em paiz estrangeiro.*»

Só tem de differença do artigo francez a circumstancia de tornar dependente a competencia, de que o estrangeiro seja encontrado no reino.

Mas esta limitação não tem valor para o caso de que se trata, como logo direi:

É doutrina incontroversa entre os jurisconsultos, que pelas palavras *pour les obligations par lui contractées* do artigo francez (a que correspondem as portuguezas: *pelas obrigações contrahidas)* comprehendem-se todas as obrigações provenientes de contratos, ou de *quasi contratos*, por delicto, ou *por quasi delicto ou culpa*, ou ainda pela cessão do credito.

É concordante a segunda parte do artigo 2364.° do codigo civil portuguez... A responsabilidade civil consiste na *obrigação*, em que se constitue o auctor do facto ou da omissão, de restituir o lesado ao estado anterior á lesão, e de satisfazer as perdas e damnos, que lhe haja causado.

Aquella é a doutrina seguida, conforme diz Demolombe (jurisconsulto dos mais nótaveis entre os primeiros, e que mais larga e profundamente têem escripto sobre direito). São as suas palavras: «Et d'abord, il est certain, que l'article 14° du code civile ne doit pas être limité aux obligations résultant d'un contract; ce mot *contractées* n'a pas ici une acception spéciale; la preuve en est dans l'article 15, où évidemment il comprend toutes les causes d'obligations, et aussi dans la raison, dans la nécessité même, puisque le français envers lequel un etranger a commis un délit, n'en est que plus favorable encore, et qu'on ne saurait même lui objecter alors qu'il l'a choisi pour débiteur. Il n'y aura donc pas de difficulté vraiement sérieuse, toutes les fois que l'étranger se sera obligé lui-même et *par son fait personnel envers le français*, DE QUELQUE MANIÈRE QUE CE SOIT.»

E ainda n'outro logar, tomo 1.°, pagina 250: «Le français peut citer, devant les tribunaux nationaux, son débiteur étranger, de quelque manière qu'il en soit devenu créancier *par contract, quasi contract, delit, ou quasi délit.*»

O artigo 104.° do codigo penal invocado no accordão do supremo tribunal, e que é objecto de tão grandes reparos na nota do Ministro Inglez, não é um artigo penal, como por equivoco se suppõe n'aquella *nota*, mas sim de reparação civil, que na economia do codigo penal portuguez ali se encontra, como tudo quanto corresponde a reparação civil, e que depois foi igualmente tratado na parte quarta do codigo civil.

«Aquelle que por sua falta ou negligencia causou a outrem algum damno, é responsavel pela sua reparação.»

Este artigo, invocado do codigo penal, é correspondente aos 1370.° e 1383.° do codigo civil francez. Trata, como se vê, pura e simplesmente da reparação do damno, e é no capitulo da *responsabilidade civil*, que se acha inscripto. É o que os jurisconsultos chamam *quasi delicto*, omissões dos deveres de cada um, que as leis não consentem, quando d'ellas póde resultar damno ou perda de outrem (Coelho da Rocha, *Direito civil*, 132).

Pelo damno compete sempre ao prejudicado acção para pedir a indemnisação, o que é materia de direito civil, é materia do que se chama *quasi delicto:* isto é, proveniente de *culpa* e não de crime, mas que dá igualmente direito á indemnisação. No crime, porém, alem da reparação civil, ou do damno, ha a pena, o que no caso de que se trata não teve logar, pois não houve processo criminal.

Demorei-me n'esta exposição, porque é aqui grande a confusão da nota sobre que consulto.

Que em materia de abalroamento a responsabilidade pelo damno causado procede pela culpa ou falta comprovada, não é objecto de duvida. Dispõe-o o artigo 1567.º do codigo commercial portuguez, e são concordes os codigos de todas as outras nações.

O damno causado pelo abalroamento cria a obrigação de reparação por quem d'elle é culpado e submette por isso o navio a essa responsabilidade, codigo commercial, artigo 1339.º, e a generalidade do artigo 28.º do codigo civil portuguez e do artigo 14.º francez e belga, abrange essa classe de obrigações civis, como fica exposto, e a garantia sobre o navio abalroador.

Felix (tomo 1.º, n.º 175) diz: «um estrangeiro póde ser julgado pelos tribunaes francezes pelo prejuizo que causou, por *culpa sua,* a um francez, ainda que isso fosse em Paiz estranho. O que auctorisa com a citação de muitos casos julgados.

Temos assim, sem a menor duvida, o artigo 14.º do codigo civil francez e por isso o 28.º do codigo civil portuguez, abrangendo na designação de obrigações as resultantes da culpa ou falta, e por isso a reparação pelos prejuizos de abalroação, quando se mostre que uma das partes foi a culpada.

Esta jurisprudencia é seguida nas differentes Nações com tanta firmeza, que bem se póde dizer constitue jurisprudencia geral, na especie precisa, de que me estou occupando.

Em França tem sido constantemente applicada aos navios mercantes nos casos de abalroação.

Em 1872 foi julgada pelos tribunaes francezes em recurso a competencia do tribunal de Marselha no abalroamento dos dois navios inglezes *Sardis* e *Thetis.*

N'este caso cumpre notar:

1.º Que ambos os navios eram inglezes;

2.º Que o abalroamento teve logar em pleno mar, e não nas aguas de Marselha;

3.º Que a acção foi posta no tribunal de Marselha pelo unico motivo de ser d'aquella cidade a companhia seguradora *Industrie française,* e por isso pelo fundamento de ter applicação ao caso a disposição do artigo 14.º do codigo civil.

«... Attendu, d'un autre côté, que l'article 14, côde civil, qui permet aux français de citer un étranger devant les tribunaux français à raison des obligations contractées envers lui-même en pays étranger, ne distingue point entre les obligations résultant des contrats et celles, qu'engendrent les quasi-contrats, les délits et les quasi-délits; que le français peut donc appeler devant les tribunaux français l'étranger auquel il impute un fait dommageable, et dont il poursuit la réparation; — D'où il suit qu'en déclarant que la compagnie d'assurance «L'industrie française» n'avait aucune action directe et personnelle contre les armateurs et le Capitaine du

navire la *Thetis,* et que simplement substituée, par l'effet du délaissement aux droit d'étrangers propriétaires du navire le *Sardis,* elle ne pouvait poursuivre ces étrangers devant le tribunal français en réparation du dommage causé par l'abordage, l'arrêt attaqué a méconnu les dispositions des articles 332, côde commerciel, et 1382, côde civil, e par suite violé l'article 15 du même côde;—Casse, etc. *(Journal du droit international privé,* 1874, pag. 24 e 25).»

Em 1873 foi igualmente julgado contra a companhia do canal de Suez, apesar de estrangeira, a competencia dos tribunaes francezes para a condemnação d'aquella companhia por excesso de direitos; tendo o julgamento por fundamento unicamente a competencia conferida pelo artigo 14.º do codigo civil (citado jornal e anno, pag. 308).

Ainda no mesmo anno se fez applicação do mesmo principio no caso do abalroamento da barca *Maria Thereza* com o navio sueco *Phenix.*

«...D'ailleurs l'artice 14 du côde civil dispose que l'étranger même non résidant en France pourra être cité devant les tribunaux français pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des français et aux termes de l'article 1370 du même côde, *les quasi-delits* constituent des obligations civiles auxquelles s'applique l'article 14 précité (citado jornal 1875, pag. 113).

É sempre os tribunaes francezes tomando conhecimento da responsabilidade civil de estrangeiros por abalroamentos, só pela competencia estabelecida no artigo 14.º do seu codigo civil.

Ainda debaixo de outra consideração em materia de abalroamento, tem sido seguida a competencia dos tribunaes francezes contra estrangeiros, sem dependencia de que o sinistro tivesse logar em aguas territoriaes francezas.

Assim se vê em Dalloz, V. *Compétence commerciale,* n.º 515.

Foi julgado que a acção em reparação de damnos causados por abalroamento no mar era competentemente instaurada perante o tribunal mais vizinho do logar do sinistro, e não no domicilio do réu.

Não citarei para aqui quanto escreveu o mesmo A. sobre este ponto (V. *Droit maritime,* n.º 2306), porque daria isso ainda mais largas proporções a este trabalho, mas refiro-me ao que ali se diz, que póde ser consultado.

Uma consideração devo fazer aqui que julgo da maior importancia, e é que a pratica tão larga, quanto o acabo de expor, da competencia dos tribunaes francezes, não deu motivo a reclamação alguma diplomatica da Inglaterra, nem de nenhuma das outras Nações, a cujos subditos se referem os julgados, que tenho citado e muitos outros identicos.

E não houve nem podia haver motivo de reclamação, porque se tratava da applicação da lei interna do Paiz, no exercicio da plena soberania nacional.

Mas não pára aqui a competencia que tenho notado.

Na Belgica os tribunaes têem-se sempre julgado competentes para ordenar, mesmo entre estrangeiros, sobre objectos ou valores, que se encontram ali, a execução de obrigações contrahidas fóra do paiz. Assim succedeu no caso de abalroamento do navio *Trinitá,* italiano, na rada de Flessingue, com o navio *Herrin-*

gton, inglez. Tendo este ultimo arribado a Anvers para reparar avarias, foi ahi demandado e julgado o Capitão.

Acha-se esta decisão no citado jornal, 1874, pag. 84 e 85.

Tudo quanto fica exposto firma incontestavelmente a competencia dos tribunaes portuguezes na questão do *City of Mecca* e *Insulano,* baseada na disposição do artigo 28.° do codigo civil, a que se não póde negar a applicação que a jurisprudencia da Europa tem sanccionado, como fica demonstrado.

Diz o artigo 28.°: «Os estrangeiros, sendo encontrados n'este reino, podem ser demandados perante as justiças portuguezas, pelas obrigações contrahidas com portuguezes em paiz estrangeiro».

No caso do *City of Mecca,* de que se trata, dão-se as tres hypotheses previstas n'este artigo:

1.° Que os estrangeiros responsaveis sejam encontrados no reino;

2.° Que a obrigação seja para com portuguez;

3.° Embora contrahida em paiz estrangeiro.

1.° Se o abalroamento teve logar por culpa do Capitão, cousa que aos tribunaes pertence decidir, o prejuizo é por elle supportado *in solidum,* artigos 1567.° e 1583.° do codigo commercial portuguez, e envolve a responsabilidade do dono, Dalloz *Droit maritime,* n.° 1137.

(Armand Dalloz e Rolland de Villongues *Dictionaire de droit civil belge,* V. *Capitaine,* n.os 130 e 131.)

Tambem o artigo 28.° do codigo civil portuguez não é excepção á regra *actor sequitur forum rei,* porque nos casos de abalroamento, quando ha direito a indemnisação, a competencia a applicar é a que resulta dos *quasi delictos,* que não está subordinada áquelle principio.

Em todo o caso é a competencia geral que a lei estatue para similhantes hypotheses.

Ainda tem applicação para sustentar a mesma competencia, mas por outra ordem de principios, *o do primeiro porto encontrado depois do sinistro,* o que diz Dalloz (V. *Droit maritime,* n.° 2305) doutrina que é para o caso de serem ambas as partes estrangeiras.

2.° O Capitão e o navio *City of Mecca* achavam-se no porto de Lisboa quando as acções foram intentadas; e fica demonstrado que a responsabilidade do Capitão é solidaria; e que comprehende igualmente o navio e o dono. Este é o direito e a jurisprudencia commercial.

Cumpre notar aqui, que em direito mercantil o uso suppre frequentemente o silencio da lei. Em materia commercial o uso geral e constante tem a auctoridade de lei, diz Dalloz (V. cit., n.° 2306).

Deu-se, pois, claramente a primeira hypothese do artigo 28.° do codigo civil portuguez.

Não invoco para aqui a disposição do artigo 179.° da novissima reforma judicial vigente á epocha do sinistro, porque não se trata de domicilio, nem o artigo 28.° o exige, mas só que o responsavel seja encontrado no reino.

3.° Que a empreza Insulana é portugueza não é objecto de duvida, porque foi condição da sua constituição, decreto de 8 de julho de 1863, e os seguros estão subrogados em parte nos direitos da empreza, como é de direito.

Deu-se pois tambem a segunda condição.

4.° Não póde dizer-se que o artigo 28.° do codigo civil portuguez e o 14.° do codigo civil francez, quando dizem em paiz estrangeiro, excluam as obrigações resultantes de abalroamento no mar alto, fóra de aguas territoriaes de alguma nação.

Occorre desde logo que, sendo innumeros os casos similhantes, nunca, como fica notado, na jurisprudencia das Nações, e refiro-me especialmente á França, se acceitou similhante principio de incompetencia!

Seria absurdo dizer que, não sendo o mar alto propriedade de nenhuma Nação, ninguem tem competencia nos casos de obrigação ahi contrahida pelo facto de abalroamento.

É alem d'isso principio recebido que: «Les navires d'une nation navigant sur la haute mer, sont regardés comme des portions flottantes de leur territoire; ou comme la continuation ou le prolongement du territoire (Hoefter, § 78, Bluntschli, n.os 317 e 318, Ortolan, capitulo 9)».

O mar alto não determina competencia, mas tambem a não annulla. Os factos ahi occorridos são sujeitos ás diversas competencias estabelecidas nas differentes leis, mas todos estão sujeitos a alguma.

Por tudo quanto fica dito, a competencia dos tribunaes portuguezes para julgarem a questão do abalroamento soffrido pelo vapor *Insulano*, não póde ser objecto de reclamação diplomatica, porque aquella competencia promana do direito interno do paiz; mostra-se em perfeita identidade com a jurisprudencia geralmente seguida nas outras Nações; e nada tem com a questão das aguas territoriaes.

O caso invocado do navio *Franconia*, a que a nota se refere, não tem applicação a este assumpto, porque procedeu da omissão da lei interna ingleza para a competencia criminal, na hypothese que se tratava.

No mez de fevereiro de 1876 o navio allemão *Franconia* abalroou o navio inglez *Strathclyde*, no mar da Mancha, a menos de 1 legua marinha de Douvres, e n'esse sinistro foi victima um passageiro do navio inglez.

O capitão do *Franconia*, tendo abordado a Douvres, achou-se assim nos limites da jurisdicção dos tribunaes de *justiça criminal ingleza*.

Foi preso e accusado de homicidio por imprudencia *(homicide by negligence)* perante o tribunal criminal central de Londres. O conselho do accusado declinou a competencia do tribunal. As testemunhas foram ouvidas e o jury pronunciou um *veredictum* de culpabilidade, mas o Juiz sobresteve no julgamento, até que a questão de incompetencia fosse julgada pelo tribunal dos casos reservados á Corôa.

Depois de prolongados os debates, o tribunal, pela maioria de oito votos contra seis julgou a incompetencia.

Fez-se então uma lei especial para os casos futuros, comprehensiva da especie; essa lei foi o *bill* de 1878, que já deixei transcripto.

Noto pois:

1.° Que foi uma acção criminal e não civil, a de que se tratou; e a do *City of Mecca* é civil.

2.° Que se em Inglaterra se julgou a incompetencia, por ser omissa a legislação interna do paiz; não o é no caso do *City of Mecca* a legislação portugueza, como fica demonstrado.

3.° Que a Inglaterra preencheu a omissão da sua legislação por uma lei interna, e não póde por isso reclamar, visto achar-se em Portugal comprehendido na legislação do Paiz o caso de que agora se trata.

Notarei ainda que, por parte dos representantes do *City of Mecca*, supposto fosse opposta a excepção de incompetencia, reconheceram-na todavia para a reconvenção com que no mesmo processo vieram.

E ha ainda a notar que, no começo das acções, nada foi reclamado por parte do Governo Inglez, nem as partes protestaram, e não o tendo feito; tendo reconvindo, e havendo seguido os processos até ao supremo tribunal, sem que antes reclamação alguma diplomatica fosse apresentada, ha de parecer extemporanea a que é feita agora quando as causas se acham julgadas! E isto tanto mais é procedente, quanto no processo agora reclamado, a sentença que foi confirmada, e contra a qual se não concedeu a revista, tem a data de 17 de dezembro de 1876. Se ella podesse ser objecto de reclamação diplomatica, essa reclamação deveria ser feita logo e não hoje, que não ha materia nova, e que o processo quasi se póde considerar findo.

QUARTO PONTO

Intelligencia dada ao decreto de 12 de março de 1863

A reclamação com fundamento em que se decidiu por errada intelligencia d'este decreto é completamente infundada.

Qual seja a intelligencia do artigo 15.° do decreto foi declarado por portaria do Governo, de 3 de julho de 1877, sobre consulta minha de 9 de janeiro de 1877, em que expuz qual era a verdadeira intelligencia d'aquelle artigo, em harmonia com o que se acha estabelecido nas outras Nações em identicos diplomas.

Embora o jury no quesito 34.° do processo n.° 17:364 désse errada intelligencia áquelle artigo 15.°, não foi ella seguida na sentença e accordão subsequentes, proferidos n'esse processo, nem nos do processo 16:823. Foi uma simples opinião errada do jury, que nenhuma applicação nem effeito teve.

A leitura da sentença e do accordão da relação de Lisboa evidenciam que o *City of Meca* não foi condemnado em virtude d'aquelle artigo 15.°, ao qual a sentença deu a sua verdadeira intelligencia, mas sim por falta de cumprimento dos ar-

tigos 17.°, 18.°, 20.° e 21.° do mesmo decreto, ácerca de cuja interpretação nenhuma duvida se offerece.

Da copia das sentenças que acompanha este processo se reconhece quanto tenho dito.

Quaesquer considerandos do accordão do supremo tribunal de justiça de 21 de junho de 1879 em nada alteraram o que vinha julgado, com relação ao que aquelle accordão nenhuns outros effeitos tem do que a negação de revista.

É o que não foi attendido na nota, e é isto que muito convem fazer sentir ao Ministro de Sua Magestade Britannica, e principalmente que nenhuma decisão ha com relação ao artigo 15.° do decreto de 1863, que altere a sua genuina intelligencia, não tendo, como não tem, esse valor a resposta do jury, pois não a seguiu o Juiz, nem foi por infracção d'aquelle artigo, mas dos que deixo indicados, que a condemnação foi pronunciada.

Não tenho tratado da justiça do julgamento, porque desde que os tribunaes portuguezes são competentes para o julgamento, a apreciação dos factos só a elles pertence.

Em conclusão, de tudo quanto deixo exposto é minha opinião:

1.° Que os tribunaes portuguezes têem competencia para o julgamento das questões, de que me tenho occupado com relação ás responsabilidades resultantes do abalroamento dos navios *City of Mecca* e *Insulano*, provindo essa competencia das leis internas do paiz (artigos citados dos codigos civil portuguez e commercial).

2.° Que direito identico se acha estabelecido nas Nações a que me referi, e é uniforme a sua jurisprudencia n'esse sentido.

3.° Que nenhuma decisão de tribunal houve que estabelecesse intelligencia errada do artigo 15.° do decreto de 12 de março de 1863, tendo tido a condemnação por fundamento a offensa de outros artigos do decreto, conforme resultou das provas feitas.

4.° Que provada a competencia dos tribunaes portuguezes para tomarem conhecimento da questão, e que não fizeram elles applicação do decreto de 1863, contraria á pratica das Nações, não deve o Governo entrar na apreciação das provas, porque essa de direito pertence aos tribunaes da Nação, cuja independencia nos julgados a lei fundamental estatue e garante.

É de esperar que, elucidados os pontos questionados, e comprovado com documentos quanto fica exposto, o Ministro de Sua Magestade Britannica se persuadirá de que é completamente infundada a sua reclamação, e assim o fará ver ao seu Governo.

Com este parecer se conformou unanimemente a conferencia d'esta procuradoria geral da corôa e fazenda.

Deus guarde a v. ex.ª Procuradoria geral da corôa e fazenda, 23 de março de 1880.—Ill.^mo e ex.^mo sr. Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros.=O procurador Geral da Corôa e Fazenda, *João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens.*

A

Processo n.º 16:823

AA.—William Cotesworth e outros, seguradores Lloyds, de Londres, e Bensaude & C.ª representantes da empreza Insulana de Navegação

RR. — B. Anderson, George Smith & C.ª, Sons, de Glasgow, e Guilherme Grahám Junior & C.ª na qualidade de consignatarios do vapor «City of Mecca»

Libello (artigos 1.º a 18.º)

1.º

P. que os seguradores Lloyds, de Londres, tomaram á empreza Insulana de Navegação, no vapor portuguez *Insulano,* o seguro do valor de 7:000 £, ou réis 31:500$000, por um anno a começar em 19 de fevereiro de 1874 igual dia de fevereiro de 1875 e com referencia á viagem de Lisboa á Madeira e Açores.

2.º

P. que teve logar o risco maritimo do abalroamento, porque elles AA. se responsabilisaram.

3.º

P. que d'esse evento resultou a perda total do vapor segurado e respectiva carga; em virtude do que

4.º

P. que os AA. pagaram á empreza Insulana de Navegação a indemnisação de 31:500$000 réis (documento n.º 3).

Mas

5.º

P. que o damno causado pela abalroação não teve logar por accidente puramente fortuito, ou de força maior e inevitavel, mas sim por inteira culpa do Capitão do navio abalroador; pois

6.º

P. que no *dia* 20 de janeiro ultimo preterito, pelas dez horas da manhã, o vapor portuguez *Insulano*, sendo seu capitão Telles Machado, estando em perfeito estado de navigabilidade, com carga, cincoenta e nove passageiros e trinta e seis pessoas de tripulação, largou a amarração que tinha n'este porto de Lisboa, para seguir sua primeira viagem para a Madeira e Açores, conforme ao contrato feito com o Governo Portuguez para essa navegação por Bensaude & C.ª em 11 de setembro de 1874.

7.°

P. que, estando o dia claro e o mar bom, o *Insulano* saíu sem accidente a barra d'este porto; ás onze horas e cincoenta minutos desembarcou o piloto pratico, e ao meio dia marcou o cabo de Espichel ao S. 4 SE. magnetico e á distancia de 10 milhas, seguindo o rumo ordinario de SO. 4 $^1/_2$ O.

8.°

P. que por estar bom o tempo se descobriram á vista differentes embarcações, entre as quaes uma de grande lote, a vapor, que depois se soube ser o vapor inglez *City of Mecca,* o qual navegava de N. para S. e á uma hora se achava distante do *Insulano* 2 ou 3 milhas.

9.°

P. que, indo o Capitão do *Insulano,* Telles Machado, sobre a ponte e vendo que o *City of Mecca* cada vez se approximava mais, caminhando com a mesma força, seguindo o mesmo rumo, parecendo mesmo desvial-o insensivelmente como se pretendesse passar na frente do *Insulano* e sempre de proa sobre seu caminho, sem praticar nenhuma manobra e como se nenhum outro navio estivesse no mar; e vendo o referido Capitão Telles Machado que, a continuar assim, o caminho do *Insulano* seria estorvado e o risco do abalroamento e collisão poderia ser imminente, fez guinar o *Insulano* para bombordo, isto é, para o S., e ao mesmo tempo fazia signaes para que o *City of Mecca* guinasse para o lado opposto.

10.°

P. que, apesar de tudo isto, o *City of Mecca* continuava seu caminho a toda a força da machina, sem mudar, sempre de proa e não correspondendo aos signaes do *Insulano,* nem fazendo caso algum d'elle e sem attenção ás circumstancias particulares da situação dos dois navios, sem procurar por modo nenhum obviar ao perigo immediato, antes parecendo procural-o, veiu abalroar com a proa no sitio das bancas de carvão do *Insulano* do lado de estibordo.

11.°

P. que nem ainda depois d'este violentissimo choque e de dado o sinistro, continuando o perigo, não só já imminente, mas certo, para ambos os navios e sobretudo para o *Insulano,* que já se afundava sensivelmente e fazia agua de um modo horrivel, emquanto o *City of Mecca* soffrêra o choque na proa, a parte mais valente, já pelas disposições da fórma, já pela construcção d'essa parte, que evita a entrada da agua; nem ainda n'essa occasião de bordo do *City of Mecca* se procurou salvar ao menos as vidas, nem attenuar o perigo, antes se continuou a caminhar a toda a força da machina, a ponto de ficarem os dois navios enrascados um no outro por espaço de quatro a cinco minutos, até que o *City of Mecca* se viu livre do vapor *Insulano,* que com o proprio movimento e força expungiu de si e deixou abandonado.

12.°

P. que este procedimento do *City of Mecca* é tanto mais aggravante, quanto, tendo só em vista fugir, mesmo que fosse passando por sobre o *Insulano*, se demorou enrascado, dando tempo a que parte da tripulação e passageiros do *Insulano* passassem de bordo d'este para bordo do *City of Mecca* e d'ahi outra vez para o *Insulano* por o Capitão Telles Machado a alguns ter chamado; — e quanto foram o primeiro e segundo Pilotos do *Insulano*, que, tendo n'essa occasião subido para bordo do *City of Mecca*, correram um á ponte a dar signal no telegrapho da machina para cear á ré, e o outro ao leme para effeituar a manobra, conseguindo assim ajudar os dois navios a desenrascarem-se e evitando maior desastre.

13.°

P. que, devendo-se medir tambem a gravidade da culpa pela gravidade do mal causado, ella se patenteia ainda mais, se se attender a que o abalroamento foi tão forte e grave o risco produzido pelo embate, que o *City of Mecca*, alem de despedaçar os botes de salvação do *Insulano*, lhe fez no logar do choque um grande rombo, por onde a agua entrou em extraordinaria quantidade, inundando logo a casa da machina e outro mais á ré no sitio do tanque de lastro, por onde a agua penetrou chegando em instantes á segunda camara, collocando assim o *Insulano* em risco de se submergir de um momento para o outro.

14.°

P. que, tendo o Capitão do *Insulano*, de accordo com as gentes da tripulação que ainda estavam a bordo, deliberado o abandonar o navio e carga, a ver se ao menos poderiam salvar as vidas, se arrearam os dois botes que restavam inteiros e içou-se bandeira colhida, pedindo soccorro ao *City of Mecca*. Como este, porém, continuasse a fugir, sem fazer caso nenhum dos naufragos, o Capitão Telles Machado fez disparar por duas vezes tiros da unica peça que havia, sendo só ao segundo que o *City of Mecca* parou já a grande distancia, apesar de ter havido largo intervallo entre os dois tiros, pois pouco era o tempo para o salvamento das vidas e papeis de bordo.

15.°

P. que o *City of Mecca* logo que se viu livre do *Insulano* de nada mais tratou do que de fugir, procurando Gibraltar para reparar as avarias, sem querer entrar em Lisboa, que, se não era porto inglez, estava comtudo a poucas horas de distancia.

16.°

P. que foi a instancias e ameaças dos primeiro e segundo Pilotos do *Insulano*, que para bordo do *City of Mecca* tinham passado na occasião da atracação, que elle parou depois do segundo tiro disparado no *Insulano*, e mandou tres botes, que com os dois do *Insulano* levaram para bordo do *City of Mecca* os passageiros e parte da tripulação naufraga; os quaes ahi foram brutalmente tratados pelas gentes da tripulação ingleza, sendo necessario o favor dos passageiros que vinham a bordo do

City of Mecca para os protegerem, e até as ameaças dos Officiaes e alguns passageiros do *Insulano* para evitar maiores desgraças, reinando a bordo do vapor inglez a mais deploravel anarchia e desordem.

17.°

P. que o *City of Mecca* seguiu então para este porto de Lisboa, e que o Capitão e quinze tripulantes do *Insulano*, conservando-se nos dois botes, ao pé do vapor, o viram ír a pique pelas duas horas e quarenta e cinco minutos perdendo-se totalmente.

18.°

P. que por este tempo appareceu o navio a vapor inglez *Anglia*, o qual, com inteira differença do *City of Mecca*, agora longe o perigo, e indo caminho do Mediterraneo, offereceu humanamente seus serviços, promptificou-se a rebocar o *Insulano* (o que não pôde ter logar por logo se submergir) e quiz levar a seu bordo o Capitão e os quinze tripulantes, os quaes agradecendo recusaram e voltaram para este porto, onde entraram ás onze horas da noite.

Contestação (artigos 1.° até 18.° inclusive e artigos 45.° até 59.° inclusive)

1.°

P. que o terceiro R. illegitimamente foi chamado á presente causa, porque não ha lei nem principio de direito, que o responsabilise pelos factos deduzidos no libello, a que elle foi completamente estranho.

2.°

P. e tambem não está provado que os AA. estejam em juizo por meio de seus legitimos representantes.

3.°

P. que nem os AA. podem ser reputados pessoas competentes para a presente causa, como interessados no seguro, porque as apolices, juntas ao libello, não podem considerar-se datadas, com respeito aos RR., senão desde a sua apresentação em juizo, ou em alguma repartição publica, nos expressos termos do artigo 2436.° do codigo civil.

4.°

P. que os RR. são todos estrangeiros, e que o sinistro do abalroamento, conforme se confessa no libello, teve logar fóra de aguas portuguezas, isto é, a 10 milhas da costa de Portugal, e portanto muito alem da linha de respeito.

5.°

P. que a lei commercial portugueza, codigo de commercio, artigo 33.°, não sujeita os estrangeiros aos tribunaes e leis portuguezas senão com respeito aos actos por elles praticados em territorio portuguez.

6.º

P. que pela lei civil, codigo civil, artigo 28.º, tambem os estrangeiros não podem ser demandados perante as justiças portuguezas por obrigações contrahidas com portuguezes, sem se verificarem as duas condições de serem esses estrangeiros encontrados no reino, e de serem essas obrigações contrahidas *em paiz estrangeiro.*

7.º

P. que nem os primeiros RR., que seriam em definitiva os responsaveis pelos prejuizos allegados no libello, se os factos ali deduzidos fossem verdadeiros, foram encontrados no reino, nem o mar alto póde equiparar-se para o effeito da presente acção a paiz estrangeiro, pois que a competencia e a jurisdicção vem directamente da lei, e não se improvisam nem se criam com argumentos de paridade, ou de maioria de rasão.

8.º

P. que nem a circumstancia de o navio inglez se achar no porto de Lisboa, com o seu Capitão a bordo, em consequencia de uma arribada forçada, quando foi apresentado o libello, nem o facto de se obter um embargo no mesmo vapor por sentença do juiz civil de primeira instancia contra as disposições expressas da lei portugueza, nem o chamamento á demanda dos RR. segundo e terceiro podem supprir a falta de serem encontrados no reino os primeiros RR, para poderem ser demandados perante as justiças portuguezas.

....

45.º

P. que em vista do allegado nos artigos 12.º a 26.º, que se dá como reproduzido aqui, foi do vapor *Insulano* a culpa do desastre do abalroamento, e sobre elle pesa toda a responsabilidade d'aquelle gravissimo acontecimento nos termos dos artigos 1339.º e 1567.º do codigo de commercio.

46.º

P. que se os AA. se julgam subrogados nos direitos do segurado, hão de tambem julgar-se subrogados nas suas obrigações. E assim

47.º

P. que o vapor inglez em consequencia do abalroamento, de que fôra causa o *Insulano*, esteve demorado no porto de Lisboa desde 20 de janeiro até 23 de fevereiro por causa dos reparos e concertos indispensaveis para o tornar outra vez perfeitamente navegavel.

48.º

P. que estes concertos e reparos importaram em 10:255$330 réis.

49.º

P. que a esta verba acresce a diminuição do valor do navio em consequencia dos reparos. E demais.

50.º

P. que, achando-se o vapor inglez nas aguas do Tejo em consequencia da arribada forçada, a fazer os referidos concertos e reparos para poder seguir viagem, vieram os AA. requerer embargo no navio para segurança das quantias, que reclamam, embargo que foi effectuado em 26 de fevereiro, por despacho da justiça civil, negando-se a decretar o embargo o juizo commercial.

51.º

P. que este embargo, além de manifestamente injusto, foi determinado com manifesto acinte, porque foi decretado por sentença de 24 de fevereiro, quando em 20 do mesmo mez se tinham publicado já dois accordãos da relação de Lisboa, revogando unanimemente, como contrarios á lei, dois embargos da mesma natureza, requeridos pela empreza do vapor *Insulano*, e pelas companhias de seguros *Atlantique* e outras, achando-se os respectivos processos na Boa Hora desde o mesmo dia 20, e tendo sido publicados na imprensa no dia 21 os dois accordãos.

52.º

P. que, interpondo os RR. immediatamente recurso de aggravo de petição para a relação do districto, ahi foi revogado e declarado sem effeito o arresto por accordão de 6 de março, assignado por tres votos conformes.

53.º

P. que, não obstante ser revogado no tribunal superior o despacho do juiz civil, que decretou o arresto, taes obstaculos e embaraços oppozeram os AA. ao levantamento do embargo, que os RR. se viram na necessidade de prestar fiança (a que lei nenhuma os obrigava) ao recurso de revista interposto contra o accordão da relação, que revogou o arresto, para poder levantar-se o embargo, e saír o vapor do porto de Lisboa.

54.º

P. que iguaes difficuldades têem continuado a oppor os AA. á decisão definitiva do incidente da fiança, prestada ao recurso de revista.

55.º

P. que, estando o vapor prompto depois de feitos os concertos a seguir viagem em 23 de fevereiro, esteve detido no porto em consequencia do embargo, dezoito dias, saíndo apenas no dia 12 de março, porque o Capitão do Porto não annuiu á saída do vapor, antes de levantado o embargo.

56.º

P que, sendo o vapor de 1:461 toneladas, tendo a bordo treze passageiros e

quarenta e oito pessoas de tripulação, não póde determinar-se a sua despeza diaria durante a demora no porto de Lisboa em menos de 450$000 réis.

57.°

P. que os AA., quando requereram o embargo, assignaram termo de responsabilidade por perdas e damnos, caso se julgasse nullo o arresto, e que o arresto foi effectivamente declarado sem effeito.

58.°

P. que assim os AA. são responsaveis solidariamente para com os RR. pela quantia de 17:005$330 réis, alem do que se liquidar nos termos do artigo 49.°

59.°

P. que ás quantias, artigo antecedente, devem acrescer os juros legaes desde a data do desembolso.

Quesitos ao jury e respostas d'este

1.°

Está provado que os seguradores Lloyds, de Londres, tomaram á empreza Insulana de Navegação, e sobre o vapor portuguez *Insulano*, o seguro do risco maritimo no valor de 7:000 £, ou 31:500$000 réis, por um anno, que teve começo em 19 de fevereiro de 1874 e devia findar em 13 de fevereiro de 1875, e isto em referencia ás viagens de Lisboa ás ilhas da Madeira e Açores?

Está provado.

2.°

Está provado que o vapor segurado *Insulano* foi a pique no dia 20 de janeiro de 1875, quando fazia viagem de Lisboa para as ilhas da Madeira e Açores, perdendo-se totalmente com a respectiva carga?

Está provado.

3.°

Está provado que a perda do dito navio foi o resultado do rombo, que lhe fez o vapor inglez *City of Mecca*, por ter abalroado com elle no citado dia?

Está provado.

4.°

Está provado que os AA., com excepção de Bensaude e C.ª, são os proprios membros seguradores da associação dos Lloyds, de Londres?

Está provado.

5.°

Está provado que a associação seguradora tem a sua séde em Inglaterra?

Está provado.

6.°

Está provado que o R. David Anderson era Capitão do *City of Mecca* na occasião em que teve logar o abalroamento?

Está provado.

7.º

Está provado que os RR. George Smith & Sons, de Glasgow, Inglaterra, eram donos do referido vapor *City of Mecca* quando se deu o abalroamento?
Está provado.

8.º

Está provado que os RR. Guilherme Graham Junior & C.ª, residentes em Lisboa, eram consignatarios do mencionado vapor?
Está provado.

9.º

Está provado que os donos e capitão do *City of Mecca* são estrangeiros e residem fóra de Portugal?
Está provado.

10.º

Está provado que o abalroamento teve logar á vista da costa de Portugal?
Está provado.

11.º

Está provado que o abalroamento teve logar a 10 milhas da costa de Portugal, ou a quantas milhas?
Está provado a 10 milhas approximadamente.

12.º

Está provado que o *Insulano* e *City of Mecca* navegavam em direcções que haviam de cruzar-se?
Está provado.

13.º

Está provado que o *Insulano* se achava em perfeito estado de navigabilidade?
Está provado.

14.º

Está provado que, na occasião em que os dois vapores se avistaram, era o bombordo do *City of Mecca* que se apresentava á vista do *Insulano?*
Está provado.

15.º

Está provado que o *City of Meca* apresentou sempre o mesmo lado á vista do *Insulano,* até que teve logar o abalroamento?
Está provado.

16.º

Está provado que o *Insulano* apresentou sempre o seu estibordo á vista do *City of Mecca?*
Está provado.

17.º

Está provado que o *Insulano* guinou para S., a fim de evitar o abalroamento?
Está provado.

18.°

Está provado que elle continuou sempre na mesma direcção?
Está prejudicado.

19.°

Está provado que o *City of Mecca* se desviou para SO. por S. quando o perigo era imminente?
Não está provado por maioria.

20.°

Está provado que, se os dois vapores tivessem guinado em sentido divergente, a fim de procurarem linhas parallelas, teriam evitado o abalroamento?
Está provado.

21.°

Está provado que o *City of Mecca* se desviou insensivelmente, e de proposito, do seu rumo para embaraçar a passagem pela sua proa ao *Insulano?*
Não está provado.

22.°

Está provado que o *Insulano* seguia com toda a força quando teve logar o abalroamento?
Está provado.

23.°

Está provado que o *City of Mecca* tambem seguia com toda a força?
Está provado.

24.°

Está provado que as machinas do *City of Mecca* ainda continuaram depois do choque a trabalhar para avante com a mesma força?
Está provado.

25.°

Está provado que o *City of Mecca* tivesse mandado parar a machina antes do abalroamento?
Não está provado.

26.°

Está provado que o *City of Mecca* ciára á ré para dar logar a que o *Insulano* se safasse?
Não está provado.

27.°

Está provado que o Capitão do *Insulano* fizera signal ao *City of Mecca* para guinar para estibordo?
Está provado.

28.°

Está provado que o *City of Mecca* fez signal ao *Insulano* para guinar para estibordo?
Não está provado.

29.º

Está provado que, se o *Insulano* tivesse obedecido a esta indicação, haveria evitado o abalroamento?

Prejudicado.

30.º

Está provado que o *Insulano* podia ter evitado o abalroamento, se, a distancia conveniente, tivesse manobrado de modo a passar pela pôpa do *City of Mecca?*

Está provado.

31.º

Está provado que o mesmo *Insulano* poderia ter evitado o abalroamento, se, a distancia conveniente, tivesse parado e ciado á ré?

Está provado.

32.º

Está provado que o *City of Mecca* podia ter evitado o abalroamento, ou, pelo menos, diminuido a força do choque, se tivesse parado, ciado á ré, e desviado o rumo que levava?

Está provado.

33.º

Está provado que, se o *City of Mecca* tivesse parado e ciado á ré, seria mais certo para o *Insulano* o risco de ser mettido a pique?

Não está provado.

34.º

Está provado que os Lloyds, AA., pagaram aos donos do *Insulano* o valor segurado.

Está provado.

35.º

Está provado que o *City of Mecca* soffreu avaria em resultado do abalroamento?

Está provado.

36.º

Está provado que teve de arribar a Lisboa para reparar a avaria, gastando nos concertos desde 20 de janeiro até 23 de fevereiro de 1875?

Está provado que arribou, mas não está provado que gastasse todo o tempo em reparar a avaria.

37.º

Está provado que os concertos importaram em 10:255$330 réis?

Não está provado.

38.º

Está provado que o navio diminuiu de valor em consequencia dos concertos?

Não está provado.

39.º

Está provado que o mesmo navio esteve detido em Lisboa em consequencia de embargo que os AA., lhe fizeram?

Está provado.

40.º

Está provado que a despeza diaria do navio, durante o tempo que se demorou em Lisboa, foi de 450$000 réis?

Não está provado.

41.º

Está provado que o Capitão do vapor *City of Mecca*, não obstante ver que o *Insulano* se ia afundando e que havia içado a bandeira colhida, tratou de fugir a toda a força para Gibraltar, abandonando o *Insulano?*

Não está provado.

42.º

Está provado que foi só depois de disparados dois tiros de peça do *Insulano* e dos rogos e ameaças do primeiro e segundo Pilotos d'este navio, que haviam subido para o *City of Mecca*, que o Capitão mandou parar o navio e mandou arriar tres botes, que se dirigiram ao *Insulano* para salvar as vidas?

Está provado que foi depois dos dois tiros de peça, mas não está provado que fosse pelos rogos e ameaças.

43.º

Está provado que o Capitão do vapor *City of Mecca* mandou dar toda a força á machina depois do abalroamento, não para fugir do *Insulano*, mas para arribar a Lisboa, a fim de concertar as suas avarias e cuidar da sua propria conservação?

Está provado.

44.º

Está provado que o Capitão do *City of Mecca* virou a proa para o *Insulano*, parou e mandou soccorrel-o com tres botes, logo que ouviu gritos de afflicção, e viu a bandeira pedindo soccorro?

Está provado que prestou soccorros depois da bandeira colhida e dos tiros.

45.º

Está provado que um dos escaleres da *City of Mecca* já se ía approximando do *Insulano* quando este disparou o primeiro tiro?

Não está provado.

Conclusão da sentença[1]

Portanto e mais dos autos e direito applicavel, e supprindo qualquer erro supprivel do processo: julgo competente este juizo para conhecer da acção proposta; incompetente a pessoa do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, e como tal o absolvo da instancia; competentes os AA. seguradores Lloyds, de Londres, constantes da apolice do seguro a fl. , que juntaram procuração, e os restantes representados pelos segurados, e competentes tambem os RR. capitão e donos do vapor *City of Mecca*, e julgo procedente e provada a mesma acção, e improcedente e não provada

[1] A copia d'esta sentença é o documento C.

a reconvenção, e n'essa conformidade condemno solidariamente os RR. David Anderson e George Smith & Sons a pagarem aos AA., a quantia pedida e juros desde o desembolso; e bem assim os condemno na multa legal, tanto do pedido no libello, como no correspondente ao pedido na reconvenção, em que tambem condemno o reconvinte Guilherme Graham Junior & C.ª, que pagará $^1/_{20}$ de custas, pagando os outros RR. as restantes.

Lisboa, 17 de dezembro de 1876.=*Manuel Joaquim Gomes*=*Joaquim Filippe de Miranda*=*José Clemente Leite da Silva*=*Antonio Eustaquio de Seixas*=*Manuel Machado Franco*=*Vicente Caetano Macieira*=*Augusto de Moura Borges*=*José Vicente Ribeiro*=*Manuel Gomes dos Santos*=*José Ribeiro da Silva Junior*=*Antonio Joaquim de Oliveira*=*José Theotonio Pereira*=*Antonio Maria de Oliveira Bello.*

Accordão da relação de fl. 682

Accordão em relação, etc. Vistos e relatados estes autos não procede a excepção de incompetencia do fôro, não só porque os RR., sendo como são estrangeiros, e sendo encontrados em Lisboa, logar onde aportaram logo em seguida ao sinistro, têem de responder aqui pela obrigação contrahida com os AA. portuguezes, fóra do reino, nos termos dos artigos 27.º e 16.º do codigo civil, mas tambem não póde deixar de ter applicação á especie dos autos, para firmar a competencia, os artigos 33.º e 204.º do codigo commercial e ainda o artigo 179.º da novissima reforma, visto serem tres os RR. chamados á causa, disposições estas todas de accordo com as praxes judiciaes; e

Attendendo a que tambem não procede a excepção da illegitimidado dos AA., não só porque esta não foi apresentada em tempo e occasião propria, mas mesmo que o fôra não procederia á vista do que dos autos consta *signanter* a resposta dada pelo jury aos quesitos 4.º e 34.º;

Attendendo a que tambem não ha nullidades no julgamento por falta de quesitos propostos ao jury, pois que os autos mostram terem sido propostos todos os pontos de facto de que dimana o direito, nem houve violação d'este na applicação á especie dos autos, pois que pelas respostas do jury se prova ser devido o sinistro a culpa unicamente do *City of Mecca*, navio abalroador; e attendendo finalmente a que, resolvida a questão nos termos expostos, improcedente se torna a pretendida reconvenção pedida pelos RR., por isso e pelo mais que dos autos consta, e fundamentos da sentença appellada, confirmam a mesma e condemnam os appellantes nas custas acrescidas.

Lisboa, 2 de março de 1878.=*Visconde de Riba Tamega*=*Abranches Garcia*=*Gomes*=*Vasconcellos*=*Guardado.*

B

Processo n.º 17:364

AA. — As companhias de seguros Atlantique e outros

RR. — O capitão, consignatario e donos do barco a vapor inglez «City of Mecca»

Petição a fl. 2

Dizem as companhias de seguros Atlantique, Sphère, Eóle, Manche, Lyonnaise, Fortune, Reunion, Havraise & Parisienne, Gauloise e Loid Suisse que querem intentar contra D. Anderson, Capitão do vapor inglez *City of Mecca,* presentemente ancorado n'este porto, e os donos do mesmo vapor, George Smith & Sons, residentes em Glasgow, Inglaterra, e os consignatarios do dito vapor, Guilherme Graham & C.ª, d'esta cidade a acção constante do libello que se segue.

Libello (artigos 1.º, 2.º e 30.º)

1.º

P. Que do vapor portuguez *Insulano*, pertencente á empreza Insulana de Navegação, de que são representantes Bensaude & C.ª, tomaram as companhias AA. por doze mezes, o seguro de uma parte do seu valor, com o das apolices n.ºs 1 e 2, que como parte d'este artigo se offerecem.

2.º

P. Que do vapor inglez *City of Mecca* actualmente ancorado n'este porto é capitão o R. D. Anderson, actualmente n'esta cidade, são donos os RR. George Smith & Sons, de Glasgow, e são consignatarios os RR. Guilherme Graham Junior & C.ª, d'esta cidade.

30.º

P. Que n'estes termos e nos de direito deve a presente acção julgar-se procedente e provada, e por virtude d'ella devem os RR. ser condemnados, na precisa qualidade em que são demandados, a pagar ás companhias AA. os 49:500$000 réis que ellas pagaram aos segurados, acrescidos dos juros legaes a contar de 4 do corrente mez, data do desembolso, sendo a condemnação do Capitão e dos donos solidaria, salvo a estes o direito que lhes concede o artigo 1339.º do codigo de commercio.

Quesitos ao jury e respostas

1.°

Está provado que a empreza Insulana de Navegação tinha segurado nas companhias AA. pela quantia de 49:500$000 réis, por tempo de doze mezes, parte do valor do vapor *Insulano* pertencente á mesma empreza?

Está provado.

2.°

Está provado que a perda do vapor *Insulano* teve logar dentro do praso do seguro?

Está provado.

3.°

Está provado que depois da perda do vapor *Insulano* as companhias AA. pagaram á dita empreza aquella quantia do valor do seguro?

Está provado.

4.°

Em que data foi effectuado esse pagamento?

4 de fevereiro 1875.

5.°

Está provado que o vapor *Insulano*, quando saíu d'este porto, no dia do sinistro, ía em perfeito estado de navigabilidade?

Está provado.

6.°

Está provado, que o vapor *City of Mecca* navegava com mais velocidade do que o vapor *Insulano?*

Está provado por maioria.

7.°

Está provado que o Capitão do vapor *Insulano*, conhecendo que havia perigo de abalroamento mandou guinar o dito vapor para o sul?

Está provado.

8.°

Esta provado que n'essas mesmas circumstancias de perigo de abalroamento o Capitão do vapor *Insulano* fez signal ao vapor *City of Mecca* para que guinasse no sentido opposto?

Está provado.

9.°

Está provado que se teria evitado o abalroamento manobrando os dois vapores no sentido indicado nos dois quesitos antecedentes?

Está provado.

10.°

Está provado que o vapor *City of Mecca* não fez caso d'aquelle signal, e ao con-

trario continuou com toda a força da machina no rumo em que vinha, caíndo em seguida de prôa sobre o vapor *Insulano?*

Está provado.

11.°

Está provado que, apesar do choque do abalroamento, o vapor *City of Mecca* continuou a avançar com toda a força da machina, resultando ficarem os dois vapores enrascados durante quatro ou cinco minutos?

Está provado que continuou a avançar de que resultou o enrascamento.

12.°

Está provado que, quando o primeiro e segundo Piloto do vapor *Insulano* saltaram para bordo do vapor *City of Mecca* estava o governo d'este completamente abandonado?

Está provado que estava abandonado: por maioria.

13.°

Está provado que foi em resultado de esforços do primeiro e segundo Piloto do *Insulano*, pelas providencias que tomaram estando a bordo do vapor *City of Mecca*, que se conseguiu que este recuasse e se desenrascasse do vapor *Insulano?*

Está provado que foi em resultado do auxilio dos Pilotos.

14.°

Está provado que a perda do vapor *Insulano* foi devida ao abalroamento, não podendo evitar-se depois que se submergisse?

Está provado.

15.°

Está provado que o vapor *City of Mecca* era maior e de mais força do que o vapor *Insulano?*

Está provado.

16.°

Está provado que no dia seguinte ao do sinistro o Capitão do vapor *Insulano* fez o seu protesto ratificado pela respectiva tripulação?

Está provado.

17.°

Está provado que o vapor *Insulano* navegava com mais velocidade que o vapor *City of Mecca?*

Prejudicado.

18.°

Está provado que o vapor *Insulano* não se desviou do seu rumo, e tentou pas sar pela prôa do vapor *City of Mecca?*

Não está provado.

19.°

Está provado que o Capitão do vapor *City of Mecca*, para evitar o abalroamen-

to quando os dois vapores se approximavam, gritou ao Capitão do vapor *Insulano* perguntando-lhe o que queria, pedindo-lhe ao mesmo tempo que carregasse o leme para estibordo?

Não está provado.

20.°

Está provado que n'essa mesma occasião o Capitão do vapor *City of Mecca* mandou carregar o leme d'este para bombordo?

Não está provado.

21.°

Está provado que o Capitão do vapor *Insulano* não fez cousa alguma para evitar o abalroamento?

Não está provado.

22.°

Está provado que o Capitão do vapor *Insulano*, em logar de o dirigir em modo a evitar o abalroamento, e ter muito espaço para manobrar, tentou passar pela prôa do vapor *City of Mecca?*

Não está provado.

23.°

Está provado que o Capitão do vapor *City of Mecca* fez parar as machinas d'este um minuto antes do abalroamento, e se desviou cerca de 2 $^1/_2$ rumos a SO. oeste por S.?

Não está provado.

24.°

Está provado que, se o vapor *Insulano* tivesse carregado para estibordo e parado as suas machinas, ter-se-ía evitado o abalroamento?

Não está provado.

25.°

Está provado que, se o vapor *City of Mecca* tivesse parado mais cedo as suas machinas, seguindo o *Insulano* no rumo que levava, este vapor teria mettido aquelle a pique?

Não está provado.

26.°

Está provado que depois do choque o Capitão do vapor *City of Mecca* deu todas as providencias para fazer desenrascar os dois vapores?

Está provado que auxiliou.

27.°

Está provado que, para o vapor *City of Mecca* poder seguir viagem para o porto do seu destino, foi necessario reparar as avarias que elle soffreu com o abalroamento?

Está provado.

28.°

Está provado que esses reparos importaram em 10:255$330 réis?

Não está provado.

29.°

Está provado que o vapor *City of Mecca*, depois de feitos esses reparos e estar prompto para seguir viagem, se demorou ainda dezoito dias no porto de Lisboa?

Está provado que se demorou alguns dias.

30.°

Está provado que essa demora foi devida ao arresto que os AA. requereram e se fez no dito vapor?

Está provado.

31.°

Está provado que teve de fazer despezas com essa demora?

Está provado.

32.°

Está provado que essas despezas não podem determinar-se em menos de 450$000 réis em cada dia?

Não está provado.

33.°

Está provado que o dito vapor *City of Mecca* perdeu do seu valor apesar d'aquelles reparos que fez?

Está provado.

34.°

Qual é a maneira pela qual na pratica maritima se entendem as palavras «que vir o outro por estibordo» do artigo 15.° do decreto de 12 de março de 1863? É o estibordo do navio de onde se avista, ou o estibordo do navio que é avistado?

Por maioria: é do estibordo do navio que é avistado.

Conclusão da sentença fl. 502

De tudo o que fica ponderado, tão largamente como o exigia uma questão d'esta ordem que pela primeira vez se levanta nos tribunaes portuguezes, resulta em conclusão que:

Nem pelas disposições das leis portuguezas;

Nem pelas decisões dos tribunaes estrangeiros;

Nem pelas opiniões dos jurisconsultos;

Nem pelos principios de jurisprudencia em materia de competencias;

Nem pelos preceitos de direito maritimo sobre avarias:

Este juizo póde ter competencia relativa ou pessoal para conhecer da acção.

Os AA. julgam que, se este juizo for declarado incompetente para conhecer da causa, não encontram tribunal perante o qual possam propor acção.

Assim o disse no acto da discussão o seu distincto advogado.

São, porém, infundados estes receios. Os RR. D. Anderson e George Smith & Sons

têem o seu domicilio em Inglaterra. Ha ali tribunaes que conhecem dos litigios d'esta natureza. As leis inglezas tambem reconhecem a competencia que deriva do domicilio. Ellas indicarão, pois, aos AA. o tribunal perante o qual devem propor a acção.

E se porventura, n'esta questão, pelas circumstancias dos factos que lhe deram origem, os tribunaes de Inglaterra têem as suas portas fechadas para os AA., isso não é motivo para este juizo lhes abrir as dos tribunaes portuguezes, porque n'este litigio lh'o veda a lei, que é soberana e omnipotente.

Por tudo o que fica ponderado julgo este juizo incompetente para conhecer da causa, e absolvo os RR. da instancia. Condemno os AA. nas custas, e lhes deixo o direito salvo para intentarem a acção perante o tribunal que tiver competencia para conhecer d'ella. Arbitro como procuradoria a quantia de 30$000 réis.

Lisboa, 29 de maio de 1877.=*José Maria de Almeida Teixeira de Queiroz.*

Accordão a fl. 541 v.

Accordam em relação; vistos e relatados os autos: mostra-se d'elles que as companhias de seguros Atlantique e outras nomeadas na petição a fl. 2, todas AA. n'esta causa e ora appellantes, pedem em seu libello que os RR. appellados D. Anderson, George Smith & Sons e Guilherme Graham Junior & C.ª, o primeiro na qualidade de capitão, os segundos na de donos e os terceiros na de consignatarios do vapor inglez *City of Mecca*, sejam condemnados a pagar-lhes a quantia de réis 49:500$000 com os juros legaes desde 4 de fevereiro de 1875, devendo os RR. D. Anderson e George Smith & Sons ser condemnados solidariamente. Allegam para isto, alem de outros fundamentos, que o vapor *Insulano*, pertencente á empreza Insulana de Navegação, achando-se em perfeito estado de navigabilidade, e saíndo no dia 20 de janeiro de 1875 do porto de Lisboa em viagem para a ilha da Madeira, foi abalroado a 10 milhas da costa de Portugal pelo vapor *City of Mecca*, que vinha de Inglaterra, e seguia para o S. no rumo S. $^1/_2$ SO.; que do abalroamento resultára a perda total do *Insulano*; que o abalroamento foi por culpa exclusiva do Capitão do *City of Mecca*, por isso que não fez diligencia alguma para o evitar, nem manobrou na direcção que o Capitão do *Insulano* lhe indicou por meio de signaes; que o Capitão do *Insulano* fez as diligencias necessarias para evitar o abalroamento; que a empreza Insulana tinha segurado na importancia de 49:500$000 réis, por tempo de doze mezes, nas companhias AA., parte do valor do *Insulano*; que a perda d'este vapor teve logar dentro do praso do seguro; que as companhias AA. pagaram aquella quantia á empreza segurada, e ficaram por isso subrogadas nos direitos d'esta; e que nos termos do artigo 28.º do codigo civil este juizo é o competente para conhecer da acção.

Os RR. contestaram a fl. 70; ahi deduziram e fundamentaram tres excepções: 1.ª, da illegitimidade do R. Guilherme Graham Junior & C.ª; 2.ª, da illegitimidade dos AA., e 3.ª, da incompetencia das justiças portuguezas; concluindo com a sua recon-

venção contra os AA. e contra o Capitão do *Insulano,* pedindo que sejam condemnados solidariamente a pagar-lhes a quantia de 18:355$350 réis com os juros legaes, desde que elles RR. a desembolsaram, e bem assim a que se liquidar como diminuição do valor do *City of Mecca,* apesar dos concertos que este fez no porto de Lisboa e foram necessarios em consequencia do abalroamento. Para fundamentarem a reconvenção allegam que os concertos importaram na quantia de 10:255$330 réis; que o *City of Mecca,* depois de prompto para seguir viagem, foi retido n'este porto durante dezoito dias em consequencia do arresto que os AA. requereram n'elle; que n'esses dezoito dias o *City of Mecca* fez despezas que não podem determinar-se em menos de 450$000 réis diariamente.

Os AA. sustentam a fl. 99 a sua legitimidade, a do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, e a competencia d'este juizo; e contestaram a reconvenção com os fundamentos que constam da respectiva contestação.

O Capitão do *Insulano* não contestou a reconvenção, porque não foi citado para isso em virtude do despacho na cota de audiencia a fl. 93, pelo motivo de não ser A. na causa.

Seguiu o processo nos termos até á audiencia de julgamento, e ahi foram propostos ao jury os pontos de facto que as partes allegaram e que podiam ter importancia para a apreciação dos direitos controvertidos. Tendo o jury respondido aos quesitos que lhe foram propostos *ut* fl. 465 a fl. 469 verso, proferiu o Juiz *a quo* a sentença a fl. 470 verso, pela qual julgou este juizo de Lisboa incompetente para conhecer da causa, e absolveu os RR. da instancia, condemnando nas custas os AA., a quem deixou o direito salvo para intentarem a acção perante o tribunal que tiver competencia para conhecer d'ella. É d'esta sentença que vem a appellação. Estão as partes concordes: em que o vapor *Insulano* era portuguez, e que portuguez era o seu dono, a empreza Insulana de Navegação, representada aqui pelas appellantes companhias seguradoras; que o vapor *City of Mecca* é inglez e inglezes são o respectivo Capitão e os donos do mesmo navio, e que o abalroamento se deu a 10 milhas da costa de Portugal. E mostram os autos que o Capitão do *City of Mecca* foi encontrado em Lisboa e aqui citado para esta acção *ut* a fl. 48.

E considerando que a competencia das justiças portuguezas, no caso dos autos, dimana da disposição do artigo 28.º do codigo civil, subsidiario nos casos omissos do codigo commercial, e que aquelle citado artigo estabelece: «que os estrangeiros, sendo encontrados n'este reino, podem ser demandados perante as justiças portuguezas, pelas obrigações contrahidas com portuguezes em paiz estrangeiro»; é por isso applicavel á hypothese a disposição do dito artigo; porquanto se verificam as tres condições ali exigidas, a saber: o ser encontrado no reino o estrangeiro que contrahiu a obrigação (o Capitão do navio abalroador); o ser a obrigação contrahida com portuguezes (a empreza Insulana de Navegação), cujos direitos estão subrogados nas companhias seguradoras appellantes *ex vi* da disposição do artigo 1788.º do codigo commercial: estas duas condições estão satisfeitas pela letra da lei; a terceira, porém, o ser a obrigação contrahida em paiz estrangeiro, se não está na letra da lei, está no espirito d'ella: pois quando a lei diz *obrigação contrahida em*

paiz estrangeiro, comprehende toda a obrigação contrahida fóra do reino; e como o mar alto, onde foi contrahida a obrigação não é o reino, segue-se que foi contrahida fóra do reino. O codigo civil é omisso quanto á hypothese da obrigação contrahida no mar alto; e assim temos de resolver a questão, como resolvemos, pelo espirito da lei, como é permittido pelo artigo 16.º do mesmo codigo.

Verificadas, pois, como estão, as tres condições, para que os RR. possam ser demandados perante as justiças portuguezas, é improcedente a excepção de incompetencia do juizo de Lisboa. E pouco importa que nem todos os RR. aqui fossem encontrados; uma vez que a obrigação é solidaria entre o Capitão e donos do navio abalroador, bastava que o capitão fosse encontrado aqui, como foi, para poder ser proposta a acção n'este juizo contra todos elles. E por todas estas rasões revogam a sentença appellada.

E conhecendo das outras excepções oppostas pelos RR., julgam procedente a da illegitimidade do R. George Graham Junior & C.ª; pois que, pela sua qualidade de consignatario do navio abalroador, nenhuma responsabilidade lhe toca na presente causa; nem o consignatario tem que ver com as obrigações contrahidas pelo Capitão do navio ou por seu dono para com terceira pessoa; nem a natureza do seu contrato com o consignante o responsabilisa quanto a negocios alheios da consignação.

Pelo que respeita á excepção da illegitimidade dos AA., visto que se acha provado—que a empreza Insulana de Navegação tinha segurado nas companhias AA. pela quantia de 49:500$000 réis, por tempo de doze mezes, parte do valor do vapor *Insulano* pertencente á mesma empreza; que a perda d'este vapor teve logar dentro do praso do seguro; que, depois da perda do mesmo vapor, as companhias AA, pagaram á referida empreza aquella quantia do valor do seguro, em data de 4 de fevereiro de 1875, como tudo consta das respostas do jury aos quesitos 1.º, 2.º, 3.º e 4.º; e sendo certo que, nos termos do artigo 1778.º do codigo commercial as companhias AA. ficaram subrogadas nos direitos da empreza Insulana pelo facto de terem pago a esta a importancia segurada, pagamento este que, alem de provado pelo jury, tambem o está pelos recibos de fl. 26 e 27, que ninguem contesta: julgam por tudo isto improcedente esta excepção.

E passando a conhecer do merecimento da questão principal, attendendo a que o jury deu por provado que o vapor *Insulano*, quando saíu do porto de Lisboa no dia do sinistro, ía em perfeito estado de navigabilidade (quesito 5.º); attendendo a que as partes estão concordes que este vapor e o *City of Mecca* navegavam em direcção que deviam cruzar-se, como se allega e confessa no artigo 7.º do libello e artigo 11.ª da contestação; attendendo a que o jury deu tambem por provados os factos seguintes: que o vapor *City of Mecca* navegava com mais velocidade do que o vapor *Insulano* (quesito 6.º); que o Capitão do vapor *Insulano*, conhecendo que havia perigo de abalroamento, mandou guinar o seu vapor para o S. (quesito 7.º); que n'essas mesmas circumstancias de perigo de abalroamento, o Capitão do *Insulano* fez signal ao *City of Mecca* para guinar no sentido opposto (quesito 8.º); que se teria evitado o abalroamento, se o vapor *City of Mecca* tivesse manobrado no sen-

tido que o Capitão do *Insulano* lhe indicou (quesito 9.º); que o Capitão do *City of Mecca* não fez caso d'aquelle signal, e ao contrario continuou com toda a força da machina no rumo em que vinha, caíndo em seguida de prôa sobre o vapor *Insulano* (quesito 10.º); que depois do choque do abalroamento, o vapor *City of Mecca* continuou a avançar, do que resultou o enrascamento (quesito 11.º): que a perda do vapor *Insulano* foi devida ao abalroamento (quesito 14.º); que o vapor *City of Mecca* era maior e de mais força do que o vapor *Insulano* (quesito 15.º); e que no dia seguinte ao sinistro, o Capitão do vapor *Insulano* fez o seu protesto ratificado pela respectiva tripulação (quesito 16.º); considerando que provados, como estão, todos estes factos, demonstrada e provada está a culpa do Capitão do *City of Mecca* no abalroamento em questão, é portanto applicavel, no caso dos autos, ao R. D. Anderson, Capitão do *City of Mecca*, a disposição do artigo 1567.º do codigo commercial, que diz assim: «sendo um navio abalroado por outro por culpa do Capitão ou gentes da sua tripulação, o damno inteiro causado ao navio abalroado e sua carga deverá ser supportado pelo Capitão do navio que o tiver causado; e é outrosim applicavel aos RR. George Smith & Sons, donos do mesmo navio, a disposição do artigo 1339.º do mesmo codigo, que os torna responsaveis pelos factos do Capitão, emquanto relativas ao navio e sua expedição.

Não aproveita aos RR. a defeza a que se soccorrem na sua contestação, quando allegam, fundando-se no artigo 15.º do decreto de 12 de março de 1863, e no artigo 14.º do regulamento inglez, que era ao vapor *Insulano* que cumpria desviar-se do *City of Mecca*, visto que aquelle via este de seu estibordo; pois, comquanto possa haver duvida sobre o modo de entender aquelle citado artigo 15.º do decreto de 12 de março, isto é, se estibordo, de que ali se falla, é o estibordo do navio de onde se avista, ou o estibordo do navio que é avistado; é todavia certo que o Capitão do *Insulano*, logo que os dois navios se approximaram, e se deu o risco de abalroamento, manobrou de modo a evital-o, guinando para o S.; e fez signal ao *City of Mecca* para guinar no sentido opposto; o *City of Mecca*, porém, nada fez por evitar o perigo imminente; nem fez caso do signal que o Capitão do *Insulano* lhe fez; ao contrario continuou com toda a força da machina no rumo em que vinha; caíndo em seguida de prôa sobre o vapor *Insulano*; e ainda, depois do choque do abalroamento, continuou a avançar, do que resultou o enrascamento; factos estes que o jury deu por provados, e que, longe de relevarem ao R. D. Anderson, Capitão do *City of Mecca*, a culpa no abalroamento e perda total do vapor *Insulano* antes obrigam aquelle Capitão e os donos do respectivo navio a supportar o damno inteiro causado no vapor *Insulano*.

Resta por ultimo decidir sobre a reconvenção: e visto que a acção é procedente, e n'ella se provou que o abalroamento teve logar por culpa do Capitão do *City of Mecca*, ou das gentes da sua tripulação, é este navio que deve supportar o seu damno, nos termos dos artigos 1567.º e 1568.º do codigo commercial; e por isso improcedente a reconvenção emquanto n'ella se pede a indemnisação do damno que o *City of Mecca* soffreu com o abalroamento; e bem assim improcedente ella é emquanto se pedem os prejuizos resultantes do arresto, que a requerimento dos AA.

se fez no mesmo vapor, pois, comquanto esse arresto fosse mandado relaxar por accordão d'esta relação, nem por isso os AA. são responsaveis por quaesquer prejuizos, que de tal arresto aos RR. proviessem, pois que o termo de responsabilidade, que os AA. assignaram, só os podia obrigar, se tivesse havido da sua parte occultação, ou asserção contraria da verdade, nos termos do § 3.º do artigo 298.º da Novissima Reforma Judiciaria. E é bem certo que esta condição se não deu.

Portanto, e em conclusão, pelos fundamentos expostos, e pelos mais que dos autos consta, revogada, como já se disse, a sentença appellada, julgam competente este juizo de Lisboa para conhecer da acção; incompetente a pessoa do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, e o absolvem da instancia; competentes as companhias seguradoras AA., procedente e provada a acção, e improcedente e não provada a reconvenção.

E n'estes termos condemnam solidariamente, e na qualidade em que são demandados os RR. D. Anderson, Capitão do vapor *City of Mecca*, e George Smith & Sons, donos do mesmo vapor, a pagarem ás companhias AA. a quantia pedida no libello, com os juros legaes desde a data do desembolso. E tambem condemnam os mesmos RR. nas custas de ambas as instancias, menos porém uma vigesima parte das mesmas custas, em que condemnam os AA. pela absolvição da instancia do R. Guilherme Graham Junior & C.ª

Lisboa, 23 de janeiro de 1879. = *Rivera* = *Gouveia* = *Visconde de Riba Tamega* = *Abranches Garcia* = *Quaresma* = Fui presente, *Monteiro*.

C

Copia da sentença de primeira instancia no processo n.º 16825

Vistos estes autos, etc.—William Cotesworth, Frederick Arthur White, e outros, seguradores Lloyds de Londres, todos assignados na apolice de seguro a fl. e Ben Saude & C.ª, na qualidade de representantes da empreza Insulana de Navegação, dona do vapor *Insulano*, vieram a este tribunal do commercio, os primeiros por si, e os segundos na qualidade de segurados em nome dos Lloyds, que não haviam mandado procuração, propor a presente acção contra David Anderson, Capitão do vapor inglez *City of Mecca*, George Smith & Sons, de Glasgow, Inglaterra, e Guilherme Graham Junior & C.ª, de Lisboa, aquelles donos, e estes consignatarios do mesmo navio; e para isso offereceram o libello de fl. 3, em que allegam:

Que os seguradores Lloyds de Londres tomaram á empreza Insulana de Navegação, no vapor portuguez *Insulano*, o seguro de £ 7:000 ou 31:500$000 réis por um anno a começar no primeiro de fevereiro de 1874 a igual dia de fevereiro de 1875, e com referencia á viagem de Lisboa ás ilhas da Madeira e Açores;

Que teve logar o risco maritimo do abalroamento pelo qual elles AA. se haviam responsabilisado, resultando do mesmo a perda total do navio e da respectiva carga;

Que os AA. Lloyds pagaram á empreza Insulana de Navegação todo o valor segurado;

Que o abalroamento, de que resultou a submersão do *Insulano*, fôra unica e exclusivamente causado por culpa do Capitão do vapor abalroador *City of Mecca;* porquanto;

Tendo o citado vapor portuguez largado a amarração, que tinha n'este porto de Lisboa, no dia 20 de janeiro de 1874 com carga, cincoenta e nove passageiros e trinta e seis pessoas de tripulação, commandado pelo Capitão Telles Machado, para seguir sua primeira viagem para as ilhas da Madeira e Açores, em conformidade com o contrato de 11 de setembro de 1874, celebrado com o Governo Portuguez por Ben Saude & C.ª, saíu a barra sem accidente, e, quando era meio dia, seguindo o rumo ordinario de SO. $4 \frac{1}{2}$ O. marcou á distancia de 10 milhas, o cabo de Espichel ao S. 4 SE.;

Que, por estar bom o tempo, se descobriam á vista differentes embarcações, entre as quaes uma de grande lote, a vapor, o navio abalroador *City of Mecca*, o qual navegava do N. para o S., e que á 1 hora da tarde se achava distante do *Insulano* 2 ou 3 milhas;

Que o Capitão do *Insulano,* indo sobre a ponte e vendo que o *City of Mecca* se approximava cada vez mais, caminhava com a mesma força e seguia o mesmo rumo, parecendo até desvial-o insensivelmente, como se pretendesse passar pela frente do *Insulano* e sempre de prôa sobre o seu caminho, sem praticar manobra alguma; e vendo o mesmo Capitão do *Insulano*, que, a continuar assim, o caminho do *Insulano* seria estorvado e poderia ser imminente o risco do abalroamento e collisão, fez guinar o *Insulano* para bombordo e ao mesmo tempo fez signaes para que o *City of Mecca* guinasse para estibordo;

Que, apesar de tudo, o *City of Mecca* continuava seu caminho a toda a força da machina, sem mudar, sem corresponder aos signaes, sem fazer caso algum do *Insulano*, sem attenção ás circumstancias particulares da situação dos dois navios; e sem procurar obviar ao perigo immediato, antes parecendo procural-o, foi abalroar com a prôa no sitio dos bancos do carvão do *Insulano* do lado de estibordo;

Que nem ainda depois d'este violentissimo choque, e de acontecido o sinistro, havendo já o perigo certo para ambos os vapores, mas especialmente para o *Insulano*, que se afundava visivelmente, sendo menor o perigo do *City of Mecca,* por ter soffrido o choque na prôa; este vapor nem procurou salvar as vidas das pessoas, que íam a bordo do *Insulano,* nem attenuar o perigo, antes continuava a caminhar a toda a força da machina a ponto de ficarem os dois navios enrascados por espaço de quatro a cinco minutos, até que o *City of Mecca* se viu livre do *Insulano*, expungindo-o de si com o proprio movimento e força, e deixando-o abandonado;

Que o procedimento do *City of Mecca* é tanto mais aggravante, quanto, tendo só em vista fugir, mesmo que fosse passando por sobre o *Insulano*, se demorou enrascado, dando tempo a que uma parte da tripulação do *Insulano* passasse para o *City of Mecca*;

Que o Capitão do *Insulano*, vendo que o navio se afundava irremediavelmente, resolveu, de accordo com as gentes da tripulação, abandonar o navio e carga para,

ao menos, salvarem as vidas; e para esse fim mandou arriar os dois botes, que haviam ficado inteiros, e içou a bandeira colhida pedindo soccorro e como o *City of Mecca* continuasse a fugir, disparou dois tiros de peça que havia a bordo; sendo só ao segundo que o *City* parava já a grande distancia;

Que o proceder criminoso do *City of Mecca* se torna ainda mais aggravante, se se attender a que era o *Insulano* que ía adiante e tinha direito de seguir seu caminho direito, que era o ordinario e regular; e que fez todas as manobras, que podia e devia fazer no caso, e cumpriu com todas as praticas da navegação para evitar o perigo; e finalmente: que o *City of Mecca* caminhando em angulo recto sobre o *Insulano*, se este não desviasse o rumo guinando para o S., o teria em poucos minutos mettido no fundo, sem dar tempo a salvar-se ninguem;

Que todos estes factos mostram não só a negligencia, mas a culpa gravissima, com que o Capitão do *City of Mecca* se houve;

Que pelos artigos 17.° e 18.° da lei maritima (decreto de 12 de março de 1863), pelo qual Portugal adheriu á convenção entre a França e a Inglaterra, se determina que em todo e qualquer vapor, que se approximar de um outro navio, de modo que haja risco de abalroamento, deverá diminuir-se a velocidade, parar, e ciar á ré, se tanto for necessario, e que no navio que andar mais se governará de modo que se não estorve a navegação do outro, e o *City of Mecca*, nem parou nem ciou á ré, nem guinou para tomar posição parallela, nem diminuiu a força, nem procurou passar á ré, nem governou de modo a evitar o perigo;

Que ainda quando essas disposições se não podessem executar, a culpa do *City of Mecca* não era menos positiva, pois lhe cumpria attender aos perigos da navegação e ter em consideração as circumstancias particulares, a fim de obviar a um perigo immediato (citado regulamento, artigo 20.°);

Que nenhum pretexto a lei admitte aos Capitães de navios para se eximirem á responsabilidade pela sua culpa e negligencia a respeito das precauções determinadas pela pratica ordinaria da navegação, ou pelas circumstancias particulares da situação (citado decreto, artigo 21.°);

Que pelo artigo 1567.° do codigo commercial portuguez o damno inteiro causado ao navio abalroado por culpa do abalroador deve ser supportado por este, e pelo artigo 1339.° do mesmo codigo todo o proprietario de navio é civilmente responsavel pelos factos do Capitão relativos ao navio e sua expedição;

Que a responsabilidade dos donos é solidaria, e cessa unicamente pelo facto juridico do abandono, que não teve logar;

Que tanto o Capitão como os donos e consignatarios do *City of Mecca* eram responsaveis para com os donos do *Insulano* pelo prejuizo causado;

Que pelo artigo 1778.° do mesmo codigo, pagando o segurador o damno acontecido fica *pleno jure* subrogado nos direitos e acções que o segurado tinha contra terceiros, provenientes do damno;

Que o vapor *Insulano* era portuguez assim como os seus donos, Capitão e consignatario;

Que o abalroamento teve logar á vista da costa de Portugal;

Que o capitão do navio abalroador estava em Lisboa, e o mesmo navio ancorado nas aguas do Tejo, quando foi proposta a acção, sendo por isso competente este juizo para conhecer d'ella nos termos do artigo 28.º ou 29.º e 16.º do codigo civil, e finalmente;

Que devem os RR. Capitão e donos do *City of Mecca* ser condemnados solidariamente, bem como os RR. consignatarios, na sua qualidade, a pagarem aos AA. a quantia de 31:500$000 réis, que os mesmos AA. desembolsaram, pela indemnisação á empreza segurada, bem como os juros legaes desde o desembolso, com custas e multa legal;

Os RR. vieram a fl. 113 com excepções á acção, e em seguida deduziram a sua contestação e reconvenção, tudo pela fórma seguinte;

Que o R. Guilherme Graham Junior & C.ª foi chamado illegalmente para a acção, porque não ha lei, nem principio de direito, que o responsabilise pelos factos deduzidos no libello, e a que foi completamente estranho;

Que os AA. tambem não estão em juizo por meio de seus legitimos representantes, nem podem ser reputados pessoas competentes para esta causa como interessados no seguro, porque a apolice junta ao libello não póde considerar-se datada com respeito aos RR. senão desde a sua apresentação em juizo, ou em alguma repartição publica, nos termos do artigo 2436.º do codigo civil;

Que os RR. são todos estrangeiros, e que o sinistro do abalroamento teve logar fóra das aguas portuguezas, isto é, a 10 milhas da costa de Portugal, e portanto fóra da linha de respeito;

Que o codigo commercial, artigo 33.º, só sujeita os estrangeiros aos tribunaes e leis portuguezas quando as obrigações são contrahidas para com portuguezes em paiz estrangeiro, e esses estrangeiros foram encontrados no reino;

Que nem o mar alto póde equiparar-se a paiz estrangeiro; nem a circumstancia de se achar no porto de Lisboa o navio inglez, com o seu Capitão a bordo, em consequencia de uma arribada forçada, nem o chamamento á demanda do capitão e consignatario, podem supprir a falta de serem encontrados no reino os donos do navio, que são os que a final teriam de pagar a indemnisação.

Em contestação dizem mais os RR.:

Que o vapor inglez *City of Mecca* havia saído de Liverpool com direcção a Calcutá no dia 13 de janeiro de 1875, e tendo no dia 20 do mesmo mez, depois do meio dia, já passado o Cabo da Roca e navegando do N. para o S., avistára o vapor *Insulano,* que indicava ter saído de Lisboa, e que navegando na direcção de OSO., devia cruzar com o vapor inglez;

Que n'estas circumstancias cumpria ao vapor portuguez, que tinha o inglez no seu estibordo, saír do caminho que este seguia, como é determinado no artigo 15.º do decreto de 12 de março de 1863; mas, em vez de cumprir este dever, não quiz afastar-se do seu rumo, e tentou passar pela prôa do *City of Mecca;*

Que, sendo imminente o perigo, o Commandante do *City of Mecca* pediu ao commandante do *Insulano* que carregasse o leme para estibordo, e mandou carregar o seu leme para bombordo;

Que o vapor *Insulano*, sem fazer caso das reclamações do inglez, e sem fazer manobra de qualidade alguma, não obstante o vapor inglez ter feito parar a machina um minuto antes do abalroamento e ter-se desviado cerca de dois rumos e meio a SO. por S., veiu abalroar com o *City of Mecca*, batendo com o seu lado de estibordo contra a prôa d'este pelo lado de bombordo, rolando de raspão contra a prôa, o que augmentava consideravelmente a força das pancadas, ficando a prôa do *City of Mecca* desviada do seu prumo 3 ou 4 pollegadas para estibordo;

Que o Capitão do *City of Mecca*, sentindo o choque do abalroamento, correu á ponte e mandou recuar o seu vapor com tòda a força da machina, de modo que dentro em dois minutos estavam separados os dois navios, e, tendo conhecimento das graves avarias, que o seu navio havia soffrido, e, não denunciando o *Insulano* avaria sensivel, mandou seguir a toda a força para Lisboa, para pôr a salvo o navio e vidas, e não tinha navegado muito na direcção d'este porto, quando, vendo içada uma bandeira a bordo do *Insulano* e tendo ouvido os gritos dos seus passageiros, immediatamente fez virar a prôa do seu navio na direcção do *Insulano* e arrear tres escaleres, que ajudaram a passar para seu bordo os passageiros e parte da tripulação do *Insulano,* e finalmente:

Que não lhe cabe responsabilidade alguma na perda do *Insulano,* porque, tanto antes, como depois do sinistro elle Capitão praticára tudo quanto lhe prescreviam os seus regulamentos e os deveres de humanidade.

Os RR., em seguida á contestação, offereceram artigos de reconvenção, não só contra o AA. mas tambem contra Antonio Telles Machado, Capitão do *Insulano,* e dizem:

Que foi do vapor *Insulano* a culpa de todo o desastre e abalroamento, e sobre elle pesa toda a responsabilidade, nos termos dos artigos 1339.° e 1567.° do codigo commercial;

Que sè os AA. se julgam subrogados nos direitos do segundo, hão de tambem julgar-se subrogados nas suas obrigações;

Que o vapor inglez esteve demorado no porto de Lisboa, em consequencia do abalroamento, desde 20 de janeiro até 23 de fevereiro, para fazer os reparos e concertos indispensaveis para ficar perfeitamente navegavel, gastando n'esses reparos e concertos a quantia de 10:255$330 réis, acrescendo a esta verba a diminuição do valor do navio em consequencia dos reparos;

Que, achando-se o navio inglez surto no Tejo a fazer os referidos concertos e reparos, foi embargado no dia 26 de fevereiro a requerimento dos AA., para segurança da quantia que reclamam, o qual embargo foi decretado pela justiça civil com manifesto acinte e injustiça; porquanto foi decretado em 24 de fevereiro, quando em 20 do mesmo mez se tinham proferido dois accordãos do tribunal da relação de Lisboa, que foram publicados pela imprensa no dia 21, nos quaes a mesma relação unanimemente revogára como contrarios á lei dois outros arrestos decretados a requerimento da empreza dona do *Insulano* e da companhia de seguros Atlantique:

Que em consequencia dos embaraços causados pelos AA. esteve o *City of Mecca*

demorado no porto de Lisboa por espaço de treze dias, não fazendo de despeza diaria menos de 450$000 réis;

Que os AA., quando requereram o arresto, assignaram termo de responsabilidade por perdas e damnos, no caso de ser julgado nullo o arresto, o qual foi effectivamente julgado sem effeito;

Que, assim, os AA. são solidariamente responsaveis para com os RR. pela quantia de 17:005$330 réis, alem do que se liquidar pela diminuição do valor do navio, e pelos juros legaes desde o desembolso; e finalmente:

Que deve ser absolvido da instancia o R. consignatario e declaradas incompetentes as justiças portuguezas para conhecerem da presente questão; e, quando assim se não decida, deve ser julgada improcedente e não provada a acção; e em todo o caso condemnados os AA. conjuncta e solidariamente com Antonio Telles Machado a pagarem aos RR. as quantias por elles pedidas e custas.

Os AA. contestaram a fl. 141 a reconvenção, e o Capitão Antonio Telles Machado foi pelo despacho de fl. 139 julgado incompetente para a reconvenção, visto que não era A. na causa.

Na contestação dizem os AA. reconvindos:

Que a reconvenção é inepta por não haver legitima causa de pedir, e porque a conclusão não se deduz da narração;

Que não se articula, nem se deu nullidade no arresto por ter havido occultação da verdade, ou asserção contraria a ella, nos termos do § 3.º do artigo 298.º da novissima reforma judiciaria;

Que se pede a condemnação dos AA. por uma pretensa culpa, cuja responsabilidade só poderia caber ao Capitão e donos do navio segurado, mas nunca aos seguradores;

Que apparecem como reconvintes Guilherme Graham Junior & C.ª, quando no resto da contestação se articula que não podem ser RR. na causa;

Que os reconvindos nunca pozeram duvida a que os reconvintes levantassem o arresto com fiança;

Que, emquanto á culpa do abalroamento, elles AA. só estão subrogados nos direitos dos donos do *Insulano,* mas não estão subrogados nas obrigações que porventura resultassem do abalroamento, as quaes pesariam unicamente sobre o Capitão e donos; e finalmente:

Que elles AA. devem ser absolvidos do pedido da reconvenção.

Tendo a causa seguido seus termos até ao julgamento, e respondidos pelo jury os competentes quesitos, cumpre conhecer em primeiro logar das excepções oppostas pelos RR., e d'estas a primeira é a da incompetencia das justiças portuguezas.

Acha-se provado, conforme foi declarado pelo jury, que o vapor *Insulano* era portuguez; que o vapor *City of Mecca* é inglez; que a associação seguradora Lloyds tem a sua séde em Inglaterra; e que o sinistro teve logar a 10 milhas, pouco mais ou menos, da costa de Portugal. É d'estes factos e do direito applicavel que ha de deduzir-se a competencia ou incompetencia das justiças portuguezas.

O artigo 28.º do codigo civil auctorisa os subditos portuguezes a demandarem perante as justiças portuguezas os estrangeiros, que forem encontrados n'este reino, pelas obrigações contrahidas com portuguezes em paiz estrangeiro.

Que o navio *Insulano* era portuguez acha-se provado, não só pela resposta do jury ao primeiro quesito, mas tambem pelo contrato de 11 de setembro de 1874, celebrado entre o Governo Portuguez e a firma social Ben Saude & C.ª *(Diario do governo* de 7 de outubro de 1874, junto a fl. 21), achando-se igualmente provado que a dita firma social é considerada para todos os effeitos como portugueza e sujeita aos tribunaes portuguezes nas questões relativas ao referido contrato, e com a sua séde em Lisboa.

Se um navio for abalroado por outro por culpa do Capitão ou gentes da sua tripulação, o damno inteiro, causado ao navio abalroado e sua carga, deverá ser supportado pelo Capitão do navio que o tiver causado (codigo commercial, artigo 1567.º).

Todo o navio, diz mr. Foelix (*Droit international privé,* 4.ª edição, n.º 544), que navega no mar alto, patrimonio commum de todas as Nações, é considerado como formando uma continuação do territorio da nação, a que pertence. Portanto: ainda no caso mais favoravel aos excipientes, isto é, no caso de se dever considerar contrahida a obrigação em paiz estrangeiro e por estrangeiros, a indemnisação era devida a portuguezes, porque o navio abalroado era portuguez e portuguezes seus donos, e por consequência competentes os tribunaes portuguezes para conhecerem da causa, se os estrangeiros obrigados fossem encontrados em Portugal (citado artigo 28.º do codigo civil).

O Capitão do navio abalroado, segundo o libello, achava-se em Lisboa, quando a acção foi proposta; e tanto assim que foi citado na rua da Alfandega n.º 160, como consta da certidão a fl., era elle responsavel para com os donos do navio abalroado, citado artigo 1567.º do codigo commercial, se o abalroamento fosse devido a culpa da sua parte, ou das gentes da sua tripulação; ora, sendo os donos do navio responsaveis civilmente pelos factos do Capitão ou mestre (codigo commercial, artigo 1339.º), e podendo o auctor escolher o juizo em que ha de propor a sua acção, quando forem dois ou mais os RR. com differentes domicilios (novissima reforma judiciaria, artigo 179.º); segue-se que, se os donos do vapor *Insulano* tivessem de instaurar acção para indemnisação do prejuizo, o poderiam fazer perante as justiças portuguezas, quando mesmo os RR. Guilherme Graham Junior & C.ª, residentes em Lisboa, não sejam competentes para esta causa (Gouget et Morger, *Dictionnaire de droit commercial,* verbo *Competence, n.º* 174).

N'este mesmo diccionario e sob a mesma palavra, n.º 116, lê-se que a acção de indemnisação de prejuizos causados por abalroamento de dois navios póde ser intentada perante o Juiz do primeiro porto onde o navio chegar. (Pardessus, *Droit commercial,* n.º 1353, segue a mesma doutrina).

Por consequencia, ainda no caso de ter sido contrahida a obrigação no alto mar, *reputado,* para o caso, *paiz estrangeiro,* os RR. podem ser accionados perante os tribunaes portuguezes.

Mas, a obrigação que o vapor *City of Mecca* contrahiu pelo facto do abalroamento do *Insulano*, nem póde ser reputada contrahida em paiz estrangeiro, nem estar a coberto da protecção d'esse paiz.

A obrigação, no caso sujeito, nasce do delicto, ou quasi delicto, consistente no abalroamento, e este delicto, ou quasi, foi commettido e consummado no vapor *Insulano*, no mar alto, e por consequencia, reputado pelo direito das gentes como fazendo parte e continuação do territorio da sua nação, e portanto deve ser considerado commettido em territorio portuguez invadido e destruido pela gente do *City of Mecca*.

Provado, como fica, que os donos do vapor *Insulano* tinham direito a demandar perante as justiças de Portugal o damno causado pelo vapor abalroado, demonstrado fica o direito dos Lloyds, auctores, que, tendo pago o valor segurado, como consta do recibo a fl., e foi julgado provado pelo jury, ficaram *pleno jure* subrogados nas acções, que o segurado tinha contra o *City of Mecca*, provenientes do abalroamento (codigo commercial, artigo 1788, Pardessus, citado n.° 595, *quater*).

A excepção relativa á incompetencia da pessoa do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, na qualidade de consignatario do *City of Mecca*, é procedente.

Este R. é accionado na qualidade de consignatario do navio; mas nem a natureza do contrato presumido entre o consignatario e os donos do navio, nem a natureza da obrigação, nem a legislação commercial respeitante aos consignatarios, e que decorre desde o artigo 826.° a 839.° do codigo commercial, auctorisam a pretensão dos AA.

Os consignatarios são uma especie de socios ou mandatarios dos consignantes, e respondem para com terceiros pelas obrigações contrahidas em seu nome; devendo nos casos omissos ser-lhes applicavel a legislação que rege o mandato e a sociedade; é mister, porém, que esses casos omissos estejam dentro dos limites da consignação.

É, portanto, uma especie de sociedade, mas restricta ao objecto especial, e por consequencia não podem responder pelos damnos causados pelo navio, e a que não deram causa directa ou indirectamente.

Não procede a excepção da illegitimidade dos AA. desde que o jury deu por provado que uns são os proprios seguradores Lloyds, e os outros, Ben Saude & C.ª, são os representantes n'esta cidade dos donos do vapor *Insulano*, e, como taes, obrigados a promoverem a indemnisação do damno em favor dos seguradores, mesmo sem procuração d'estes, como se determina no artigo 1779.°, e é corrente em direito mercantil.

Decididas por este modo as excepções, cumpre tratar do merecimento da causa.

O jury deu como provado que os vapores *Insulano* e *City of Mecca* navegavam em direcções que deviam cruzar-se; que o vapor *Insulano* guinou para S. a fim de evitar o abalroamento; que, se o *City of Mecca* tivesse guinado em sentido divergente para estabelecer parallela, teria evitado o abalroamento; que tambem o teria evitado ou diminuido, pelo menos, a sua força, se tivesse parado, ciado a ré, e des-

viado o rumo; que em vez de praticar qualquer d'estas manobras, que, ou evitavam o choque, ou diminuiam a sua força, conforme praticasse umas ou outras, o mesmo *City of Mecca* continuou sempre com toda a força das machinas para diante, sem que estas parassem antes, durante ou depois do abalroamento, sem interrupção alguma.

Estes factos mostram evidentemente culpa, se não dolo, da parte das gentes da tripulação do vapor *City of Mecca*, porque, tendo differentes meios para evitarem o perigo, o não evitaram, não obstante os signaes que o Capitão do *Insulano* fez ao outro para guinar para estibordo a fim de estabelecerem a parallela, com que se evitaria o sinistro.

É, portanto, inteiramente applicavel ao R. David Anderson, Capitão do *City of Mecca,* a disposição do artigo 1567.° do codigo commercial, que manda: que, no caso de abalroamento por culpa do Capitão ou gentes da tripulação, o damno inteiro seja supportado pelo Capitão do navio que tiver causado o damno, que os RR., donos do navio, são obrigados a supportar solidariamente pelo disposto no artigo 1339.° do mesmo codigo.

Os RR. pretendem fugir á responsabilidade soccorrendo-se á disposição do artigo 15.° do regulamento de 12 de março de 1863, que estabelece: *que se dois navios a vapor navegarem em direcções, que se cruzem e exponham a abalroarem, aquelle que vir o outro por estibordo manobrará de modo que não estorve o caminho d'esse outro.*

Esta disposição, porém, não exime o vapor *City of Mecca* da responsabilidade em que incorreu.

É certo que o vapor *Insulano* via o outro por estibordo, e seria elle que, em regra, deveria manobrar, não só porque a letra do regulamento citado assim o dá a entender e o regulamento inglez o diz expressamente, mas tambem porque as regras de cortezia maritima assim o observavam antes do regulamento; mas este artigo está subordinado ao artigo 20.°, que expressamente manda attender ás circumstancias especiaes, que podem tornar necessaria qualquer derogação nos preceitos estabelecidos, a fim de obviar um perigo imminente.

A navegação, e especialmente a navegação a vapor, precisa ser feita de modo que não perca tempo inutilmente, e mal iria ao Capitão e empreza, que, só porque viesse um outro vapor por estibordo, sem ter mesmo a certeza do rumo, que seguiria, se afastasse sensivelmente do seu rumo.

O Capitão, devendo seguir as boas praticas maritimas, e devendo contar com os deveres de humanidade, que deve suppôr nas gentes do outro vapor, que se approxima, é obrigado a seguir, tanto quanto lhe seja possivel, o seu rumo, e a não afastar-se d'elle sem necessidade urgente. Foi isto, que fez o *Insulano* e o resultado mostrou, que por bem pouco, por alguns segundos apenas, deixou de evitar o abalroamento só pelos seus proprios esforços, e sem ser coadjuvado pelo vapor inglez.

Suppondo, porém, que o Capitão do *Insulano* tinha entendido mal o regulamento, que este o obrigava, sem transgredir a boa pratica, a esperar que o outro passasse, ou a desviar-se sensivelmente do seu rumo, ou finalmente, que tendo calcu-

lado mal a marcha do navio inglez, se tinha sujeitado a ser abalroado, e ainda assim fez depois o que podia e devia fazer para evitar o sinistro, e que effectivamente evitaria, se o vapor inglez, attendendo ás circumstancias especialissimas, que se davam, tivesse guinado para SO. a tomar a parallela, ou tivesse parado, ou tivesse ciado a ré, ou ainda se tivesse desviado um pouco o seu rumo por SE., com o que nada perdia, visto que demandava o cabo de S. Vicente para se dirigir para o Mediterraneo.

Por pouco que o *City of Mecca* diminuisse a sua velocidade, ou fizesse uma pequena curva, em vez da recta que seguia, dava logar ao *Insulano* a percorrer o pequeno espaço que lhe faltava, e a sua salvação era certa.

Nem o regulamento portuguez nem o regulamento inglez, nem regulamento algum, nem o simples bom senso, nem os deveres de humanidade podiam permittir que um navio, só porque outro, por qualquer motivo, se não afastou da sua proa, podendo evitar o sinistro, o metta no fundo, sacrificando cobardemente e por um mero capricho as vidas e fazendas, que íam a bordo do outro.

Os regulamentos fizeram-se para evitar sinistros, mas não para auctorisar atrocidades.

Felizmente para o R., Capitão do *City of Mecca,* não era elle que commandava a manobra, quando teve logar o sinistro. O Capitão lanchava na camara, como elle proprio declarou em seu tardio protesto.

É ainda notavel, que o R. David Anderson, que devia calcular a extensão do damno pela valentia do choque e pelo impulso do seu navio, que corria a toda a força de suas machinas, e que havia com a sua proa abalroado o costado do outro navio, nem ao menos esperasse um momento para observar os estragos, que havia produzido, e se afastasse a toda a força, parando sómente, quando ouviu um tiro do *Insulano*, que visivelmente se afundia.

Estes factos julgados provados pelo jury mostram á evidencia a culpa do R. David Anderson, capitão do *City of Meca,* ou das gentes da sua tripulação, no abalroamento e perda total do vapor *Insulano,* e a obrigação do mesmo Capitão e dos RR. donos do navio a indemnisarem o damno causado.

Desde o momento em que a acção é julgada procedente e provada, improcede a reconvenção na parte em que se pede a indemnisação do damno, como é expresso nos artigos 1567.º e 1868.º do codigo commercial.

Tambem não procede a reconvenção pelos prejuizos resultantes do arresto, se alguns houve, porque não houve da parte dos AA. occultação da verdade ou asserção contraria a ella.

Os RR. pretendem, para fins que elles sabem, auctorisar o seu pedido de indemnisação pela demora proveniente do embargo, allegando que o mesmo embargo fôra decretado contra lei expressa: esta asserção é inteiramente gratuita.

Entre os artigos 1311.º e 1314.º do codigo commercial póde duvidar-se com bons fundamentos qual dos artigos deveria ser applicado aos arrestos.

Os creditos do Juiz que decretou o arresto estão superiores ás declamações vagas e apaixonadas dos aggravantes.

Portanto e mais dos autos e direito applicavel, e supprimindo qualquer erro supprivel do processo; julgo competente este juizo para conhecer da acção proposta; incompetente a pessoa do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, e como tal o absolvo da instancia; competentes os AA. seguradores Lloyds, de Londres, constantes da apolice do seguro a fl., que juntaram procuração, e os restantes representados pelos segurados, e competentes tambem os RR. capitão e donos do vapor *City of Mecca,* e julgo procedente e provada a mesma acção e improcedente e não provada a reconvenção; e n'essa conformidade condemno solidariamente os RR. David Anderson e George Smith & Sons a pagarem aos AA. a quantia pedida em juizo desde o desembolso; e bem assim os condemno na multa legal, tanto do pedido no libello, como na correspondente ao pedido na reconvenção, em que tambem condemno o reconvinte Guilherme Graham Junior & C.ª, que pagará $^1/_{20}$ de custas, pagando os outros RR. as restantes.

Lisboa, 17 de dezembro de 1876.=*Manuel Joaquim Gomes.*

D

Processo n.º 16:823

Nos autos vindos da relação de Lisboa, recorrentes David Anderson, capitão do vapor inglez *City of Mecca,* e George Smith Sons, donos do mesmo vapor, e recorridos os seguradores Lloyds de Londres e outros, se proferiu o accordão seguinte:

Accordam os do conselho no supremo tribunal de justiça:

Mostra-se d'estes autos que, tendo a empreza de navegação Insulana destinado em 1874 para os portos das ilhas dos Açores e da Madeira o navio a vapor *Insulano,* na sua primeira viagem, segurára nos seguradores Lloyds de Londres a somma de £ 7:000 ou 31:500$000 réis n'elle, contra qualquer risco do mar, durante doze mezes que principiassem em 19 de fevereiro d'aquelle anno a acabarem em outro igual dia e mez de 1875, a qual lhe tomaram, como se vê da apolice d'este seguro a fl. 30:

Mostra-se que, prompto o navio e em perfeito estado de navigabilidade, sob o commando do Capitão Telles Machado, elle no dia 20 de fevereiro do predito anno saíra do porto de Lisboa, pelas dez horas da manhã, sem accidente algum, levando tambem cincoenta e nove passageiros, com trinta e seis pessoas de tripulação, e, tendo desembarcado o Piloto pratico, seguíra na sua viagem com mar bom no rumo de SO., marcando o cabo do Espichel ás onze horas e cincoenta minutos:

Mostra-se que a esse tempo, e a 10 milhas da costa, se avistára de bordo, entre outras embarcações, um navio de grande lote, que navegava de N., e que em breve se conheceu que era o vapor inglez *City of Mecca,* o qual trazia uma marcha a toda a força da machina; e que então o Capitão do *Insulano,* collocando-se sobre

a ponte, e vendo que elle não cessava de caminhar com a mesma força, e de proa sobre o seu navio, fez *guinar* este para bombordo, tomando assim para o S., e fizera signaes ao Capitão inglez, para guinar o d'elle para o lado opposto:

Mostra-se que o *City of Mecca,* sem attender aos signaes que se lhe faziam do *Insulano,* e sempre no mesmo caminho, fazendo com elle um angulo recto, e achando-se, á uma hora, já a distancia de 2 milhas, podendo afastar-se, para os dois vapores seguirem em duas parallelas, viera abalroar com o *Insulano*, evidentemente por culpa criminosa do Capitão, e como de proposito, mettendo-lhe a proa aonde eram as duas bancas do carvão; e, *enrascando-se* com elle, pretendêra seguir para Gibraltar, ainda que passasse por cima do *Insulano,* se não lhe fizessem dois tiros de bordo com uma peça, que tinha, quando já se via a afundar-se, e soavam os gritos dos naufragos, passageiros e gente da tripulação, parte d'aquelles e parte d'esta, que subiam para o *City of Mecca* em completa desordem, vendo-se então o Capitão obrigado a parar, e a seguir a sorte que tinha preparado:

Mostra-se que, continuando a ver-se que o *Insulano* se afundava cada vez mais e estando já salvas as vidas de todo, o *City of Mecca,* em logar de seguir para Gibraltar, procurára o porto de Lisboa, pela força da posição em que se via, trazendo todos os passageiros, e parte da gente da tripulação do navio abalroado; emquanto que o Capitão Telles Machado, com a outra parte da sua gente, se passava para uma lancha, e se conservou junto do vapor que deixára, assistindo até ao fim da catastrophe, retirando, quando se submergiu, e fôra d'ahi em seguida fazer o seu protesto, que se acha a fl. 14:

Mostra-se que depois os seguradores Lloyds de Londres pagaram a somma, que tinham segurado á empreza dona do navio abalroado, passando-lhe, em Lisboa, Bensaude & C.ª como seus representantes, o recibo que se acha a fl. 14; vindo pedir pela acção de fl. 4, solidariamente, ao Capitão e donos do vapor inglez a indemnisação d'este seguro, como subrogados no direito da mesma empreza, por se ter dado o evento exclusivamente por culpa criminosa e *negligencia* do Capitão, e outros fundamentos que constam da mesma acção;

Mostra-se que os recorrentes deduziram a sua defeza sobre tres pontos, a saber: excepção de incompetencia dos tribunaes portuguezes, por serem inglezes as partes demandadas, e não se lhes pedir obrigação que tivessem contrahido no reino; sendo o abalroamento por outro lado a mais de 10 milhas da costa, e fóra por consequencia da linha de respeito, conforme o *direito maritimo internacional,* allegando em contestação que o vapor *Insulano* é que não cumpriu o dever que lhe incumbia na sua posição em relação ao *City of Mecca,* segundo lhe prescrevia o decreto de 12 de março de 1863; e pedindo em reconvenção a importancia dos prejuizos, que a elles mesmos recorrentes provieram da avaria que o *City of Mecca* soffreu com o abalroamento;

Considerando, porém, que os tribunaes portuguezes eram unicamente os competentes, para conhecerem da demanda, em que se pedisse o damno causado pelo abalroamento, que o *City of Mecca* praticou no *Insulano,* por isso que se os recorrentes são inglezes, o navio era portuguez, tinha saído de um porto da sua nacio-

nalidade, e, quando se deu o abalroamento, achava-se ainda á vista das costas de Portugal; sendo tambem evidente que fôra o navio abalroador que procurára o abalroado, sem querer nunca fazer caso, na sua situação a respeito d'elle, dos deveres que lhe incumbiam, conforme o regulamento de navegação da sua Nação de 9 de janeiro de 1863, vindo atrás do navio abalroado, circumstancia que os recorrentes não negam; e sem responder aos signaes que lhe faziam do *Insulano,* nem mesmo quando lhe pozeram a *bandeira colhida,* circumstancias extremas, em que corriam ao Capitão inglez deveres supremos de humanidade na salvação de tantas vidas, pedindo-se soccorro a um navio de grande lote, cujo Commandante se devia orgulhar, n'aquelles momentos de angustias, que se passavam no *Insulano,* de representar uma nação que é grande e generosa nos mares;

Considerando que a doutrina das 10 milhas a distancia das costas, que se chama *linha de respeito,* não tem applicação alguma ao exercicio das funcções dos tribunaes, mas sómente a questões diplomaticas, que se discutem de differente fórma; pois que a jurisdicção d'elles se estende ao espaço de mar, que rasoavelmente se póde considerar como dominio pertencente nas aguas adjacentes a cada Nação maritima;

Considerando que, vindo o *City of Mecca,* por culpa manifestamente criminosa, *negligencia* do seu Capitão, abalroar com o *Insulano,* que era propriedade portugueza, com Commandante e tripulação portugueza, e no momento em que este tinha saido de um porto da sua nacionalidade, achando-se ainda á vista das costas d'este reino; esse Capitão offendeu as leis d'este paiz, e violou o artigo 104.°, 1.° e 2.°, do codigo penal portuguez, e era portanto obrigado a responder por este *facto* nos tribunaes do territorio a que pertenciam as aguas aonde foi commettido o damno;

Considerando que, pelo artigo 1:567.° do codigo commercial, quando um navio é abalroado por outro, por culpa do Capitão, o *damno inteiro causado ao navio abalroado e sua carga* deve ser supportado por aquelle que o tiver causado;

Considerando que, pagando o segurador um damno acontecido á cousa segurada, fica elle *pleno jure* subrogado nas acções, que o segurado teria contra terceiros provenientes d'esse anno, conforme a disposição do artigo 778.° do codigo commercial, e que por isso os seguradores Lloyds de Londres ficaram subrogados no direito da empreza de navegação insulana contra o Capitão do vapor *City of Mecca,* para haverem d'elle o damno, que lhe proveiu do abalroamento;

Considerando que, obrigando o artigo 1:597.° do codigo commercial o Capitão do navio inglez ao damno inteiro do abalroamento, obrigados estão solidariamente os donos do mesmo navio, nos termos do artigo 1:339.° do citado codigo;

Considerando que, se a causa não foi intentada por todos os seguradores, o foi comtudo por um numero d'elles, que era sufficiente, para representarem toda a associação, que se compõe de individuos, que se acham espalhados por todas as Nações; e que, não obstante, um numero maior veiu acudir a ella, com a petição de fl. 50 e procurações subsequentes, requerendo para ratificarem o processo, o qual effectivamente ratificaram; sendo de resto a materia da excepção direito de terceiros, que aos recorrentes não compete allegar;

Considerando que a sentença de fl. 619 v., na parte em que concordam os fundamentos até aqui expressados, está em harmonia com as decisões dos jurados commerciaes, quando resolverem os quarenta e cinco quesitos, que lhes foram propostos pelo Juiz Presidente do tribunal do commercio;

E porque o accordão da relação de Lisboa a fl. 950 não está nullo, como foi arguido pelos recorrentes, por terem visto a causa seis Juizes, e ser proposta assim com cinco, deixando de sel-o com o sexto, que foi excluido de votar pelo relator que esteve impedido, desde que a causa lhe fôra distribuida; por isso que se mostra no requerimento de fl. 678 um despacho proferido por elle em 20 de novembro de 1877, tendo os autos ido conclusos ao sexto Juiz no dia 26, seis depois que o relator já estava desimpedido, e era chamado pela lei para ver a causa, e julgal-a com os quatro anteriores, por quem a esse tempo já estava vista; tendo-se procedido conforme se determina no artigo 1:034.° do codigo do processo civil em tudo isto:

Por estes fundamentos todos, negam a revista, e condemnam os recorrentes nas custas.

Lisboa, 21 de junho de 1879.=*Lopes Branco*=*Aguilar*=*Sarmento*=*Novaes*=*Ferreira Lima*.=Fui presente, *Sequeira Pinto*.

N.° 8

O SR. MORIER AO SR. BRAAMCAMP

British Legation.—Lisbon, November, 21st, 1880.—Monsieur le Ministre.—I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of the 21st. of September with reference to the case of the *City of Mecca* and to state that I have duly forwarded it together with my Note of the 30th of January, to which it is an answer, to Her Majesty's Government, in whose hands the further issues of the question now lie.

On the present occasion, therefore, I only desire to make a few personal observations.

1. In the opinion of the Portuguese Law Officers, annexed to Your Excellency's Note, senhor Mártens Ferrão charges me with having acted *ultra vires* «in taking cognizance of the question of fact, as appreciated by the Courts in view of the depositions of the witnesses.»

This is a matter which I must leave to the appreciation of my Government, but Your Excellency may rest assured that, if the opinion of His Excellency the Attorney General is conformable to the received International axioms concerned with the matter, Her Majesty's Government will not hesitate to say so, for, as you justly observe, no Government has more firmly «maintained the principle of non intervention in any matters relating to the administration of justice in other States, or possesses a greater respect for the authority of judgments *duly* delivered by Courts of justice than that of Her Majesty.» At present, I alone am responsible for the contents of the Note of the 30th of January.

2. Your Excellency, following the argument of the Attorney General, disputes my contention that the judgment of the Supreme Court claimed *a criminal* as well as a civil jurisdiction for the Portuguese Tribunals, at a distance of 10 miles and more from the Portuguese Coast. In doing so, you suppose me to have been ignorant of the fact that Article 104 of the Penal Code deals exclusively with *Civil Responsibility.* I was, however, quite aware of the fact, and based upon it my contention of the claim *to civil jurisdiction.* My contention that the Supreme Court claimed *criminal jurisdiction* was based on their reference, not to Article 104, but, as stated in my Note, to Article 1 and 2 of the Penal Code. But of these Articles the Attorney General and Your Excellence have omitted to make any mention whatsoever.

Now Article 1 defines crimes and misdemeanours as being voluntary acts *punishable* by the Penal Law.

Article 2 defines what acts of are negligence *punishable,* i. e. in what consists an act of *criminal* negligence.

Where, therefore, the Supreme Court declares that the Master of the *City of Mecca* «infringed the 1rst and 2nd Articles of the Penal Code, and was bound to answer for this act in the Courts of Justice of the territory to which the waters in which the damage was caused, appertained»; it declared that the Master of the *City of Mecca* had been guilty of a punishable, i. e. a criminal act for which he was bound to answer before the Criminal Courts of Portugal. If this is not the meaning of the passage, I am at a loss to discover what the meaning can be; and, if it is the meaning, then, my contention that the Court claimed criminal jurisdiction over the case is a right contention. I never maintained that criminal proceedings had actually been taken.

3. In examining the argument by which I establish that the Jury had some difficulty in making up their minds whether the *Insulano* had, or had not altered her course, I pointed out the contradictions in their reply to Query 18, and the contradiction between one of the alternatives in that Reply, and the Reply to Query 17.

Query 17 asks «Is it proved that the *Insulano* wore to the south?» Answer: «It is proved; i. e. she did alter her course.

Query 18 asks: «Is it proved that the *Insulano* always kept the same course?» Answer: «*It is proved*»; aliás: «The question is prejudged.» *Está provado, aliás prejudicado,* i. e., she did not alter her course, aliás, she wore to the south. To this answer I assigned the meaning «she did not alter her course, or, if she did, it must have been imperceptibly, in endeavouring to wear to the South.» This may have been a wrong interpretation, but I showed that it was in exact harmony with the *material* facts which could not be denied, namely that the *Insulano* had only *at the last moment* attempted to veer away from the *City of Mecca* to the South, but had not succeeded in doing so sufficiently to prevent hérc oming across the bows of the English ship, i. e. it was in evidence that her helm had been starboarded for the purpose of veering to the South, but the fact of her having been nearly at right

angles to the *City of Mecca, which had never altered her course,* at the time she was struck by the latter's bows, proved that her deviation from her original course must have been almost imperceptible. My argument in so far as it was founded on the reply of the Jury, may have been wrong, but it was founded *on the contradictions contained in that reply.* In refuting me, Your Excellency omits the all important first portion of the reply, namely, «*It is proved* that the *Insulano* did not *alter her course*»; and merely refers to the second part, namely, «*The question is prejudged*»; and then you declare your inability «to make out my process of reasoning». And here allow me in connexion with this portion of Your Excellency's criticism to remark that, whether it can, or cannot be inferred from the Portuguese Captain's words that he only attempted to carry out his manœuvre of veering to the South, *at the very last moment,* is wholly immaterial, as the fact necessarily follows from the circumstance that the bows of the *City of Mecca,* which, according to all the judgement delivered in the case, except that of the Supreme Court, never altered her course, struck her starboard side, which, had she *actually* veered to the South, instead of merely attempting to do so, would, so long as the *City of Mecca,* kept her course, have been a physical impossibility.

By the 14th rule, the *Insulano* was bound to *keep out of the way of the City of Mecca.* If the *City of Mecca* never altered her course, and she has been condemned because she did not alter her course, the *Insulano* must have been *in her way,* that is, across the course prescribed for her by the 14th rule, when the collision took place. That is, the *Insulano,* was struck *flagrante delicto,* in the act of breaking the rule. It is impossible to conceive a stronger instance of a *res minime dubia* than the above, and it is owing to the incontrovertible nature of this position that I contended, and still contend, that the judgments which absolve from all blame the ship which had actually broken the 14th rule, on the plea that the other ship, in face of an immediate danger *caused by the infraction of the rule by the first ship,* had omitted to follow another rule framed for extraordinary emergencies, and which throw *the whole blame* on the latter ship for such omission, are judgments which involve a miscarriage of justice *in re minime dubia.*

This is not a personal observation, but, as Your Excellency's courtesy in meeting my arguments on the merits, through strictly speaking precluded by constitutional reasons from doing so, has given me a last occasion of putting out clearly the really very simple issues on which, in this complicated case, we are so unfortunate as to differ, I did not wish to leave it unused.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

P. S. The opinion of the Attorney General treats of the two suits, that of Lloyds and that of the French Insurers. I carefully confined my Note to the first. I have furnished Her Majesty's Government with a separate report on the second which is distinct from, and independent of the first, and I reserve my right to treat of it separately.

Traducção.—Legação britannica.—Lisboa, 21 de novembro de 1880—Sr. Ministro.—Tenho a honra de accusar a recepção da nota de V. Ex.ª de 21 de setembro ácerca do caso do *City of Mecca* e de declarar que devidamente a enviei junta com a minha nota de 30 de janeiro, a que aquella responde, ao Governo de Sua Magestade, em cujas mãos está a resolução final do negocio.

Só desejo portanto na presente occasião fazer algumas observações pessoaes.

1. Na opinião dos fiscaes da lei portugueza, annexa á nota de V. Ex.ª, o Sr. Martens Ferrão increpa-me de ter procedido *ultra vires*, em tomar conhecimento da questão de facto como foi apreciada pelos tribunaes em vista dos depoimentos das testemunhas».

É este um assumpto que devo deixar á apreciação do meu Governo, mas V. Ex.ª póde estar certo de que, se a opinião de S. Ex.ª o Procurador Geral é conforme aos reconhecidos axiomas internacionaes que se relacionam com este assumpto, o Governo de Sua Magestade não hesitará em o confirmar, porque, como V. Ex.ª justamente observa, «nenhum Governo tem sustentado mais firmemente o principio da não intervenção em assumptos que prendam com a administração da justiça nos outros Estados, ou professa maior respeito pela auctoridade das sentenças *devidamente* proferidas pelos tribunaes de justiça, do que o de Sua Magestade.» Presentemente só sou responsavel pelo conteúdo da nota de 30 de janeiro.

2. V. Ex.ª, seguindo a argumentação do Procurador Geral, contesta a minha allegação de que a sentença do supremo tribunal reclamava para os tribunaes portuguezes tanto jurisdicção *criminal* como civil, na distancia de 10 milhas e mais da costa portugueza. Procedendo por essa fórma, suppõe V. Ex.ª que eu ignorava o facto do artigo 104.º do codigo penal tratar exclusivamente da *responsabilidade civil.* Comtudo eu conhecia perfeitamente o facto, e baseava sobre elle a minha allegação da reclamação de *jurisdicção civil.* A minha allegação de que o supremo tribunal reclamava *jurisdicção criminal* baseava-se na referencia que elle fazia, não ao artigo 104.º, mas como se declarava na minha nota aos artigos 1.º e 2.º do codigo penal. Porém o Procurador Geral e V. Ex.ª não fizeram menção alguma d'este artigo.

Ora o artigo 1.º define os crimes ou delictos, os factos voluntarios *declarados puniveis* pela lei penal.

O artigo 2.º define quaes os actos de negligencia que são *puniveis*, isto é, em que consiste um acto de negligencia *criminosa.*

Quando, portanto, o supremo tribunal declara que o Capitão do *City of Mecca* infringiu os artigos 1.º e 2.º do codigo penal, e que estava obrigado a responder por esse acto perante os tribunaes de justiça do territorio a que pertencem as aguas nas quaes o damno foi causado, declara que o Capitão do *City of Mecca* fôra culpado de um acto punivel, isto é, criminoso, pelo qual estava obrigado a responder perante os tribunaes criminaes de Portugal. Se não é isto o que significa aquelle trecho, não posso saber o que significa, e se aquella é a significação, então, a minha allegação de que o tribunal reclamava jurisdicção criminal n'aquelle caso, é uma allegação exacta. Eu nunca sustentei que já se tivesse instaurado qualquer processo criminal.

3. Examinando o argumento pelo qual eu estabeleço que o jury tivera alguma difficuldade em formar seu juizo se o *Insulano* tinha ou não mudado de direcção, notei a contradicção da sua resposta ao quesito 18.°, e a contradicção entre uma das alternativas d'aquella resposta e a resposta ao quesito 17.°

O quesito 17.° pergunta: «Está provado que o *Insulano* guinou para o S.?» Resposta: «Está provado» isto é, mudou de direcção.

O quesito 18.° pergunta: «Está provado que o *Insulano* continuou sempre na mesma direcção?» Resposta: «*Está provado*», aliás «prejudicado», isto é, não mudou de direcção, aliás guinou para o S. A esta resposta dei eu o sentido de que: «Não mudou de direcção, ou se o fez devia ter sido imperceptivelmente, quando diligenciou guinar para o S.» Esta interpretação podia ser errada, mas eu mostrei que estava em exacta harmonia com os factos *importantes* que não podiam ser contestados, isto é, que o *Insulano* só no *ultimo momento tentára* desviar-se do *City of Mecca* para o S., mas não conseguíra fazel-o sufficientemente para evitar que se atravessasse na prôa do navio inglez, isto é, era evidente que o leme não fôra posto a estibordo a fim de guinar para o S., mas o facto de elle ter estado quasi em angulo recto com o *City of Mecca,* que *nunca mudou de direcção,* na occasião em que recebeu a pancada com a proa d'aquelle navio, prova que o seu desvio da direcção primitiva deve ter sido quasi imperceptivel. O meu argumento na parte em que se fundava na resposta do jury póde ter sido errado, mas fundava-se *nas contradicções contidas n'aquella resposta.* V. Ex.ª quando me refuta omitte toda a primera importante parte da resposta, a saber: «*Está provado* que o *Insulano* não *mudou de direcção*» e unicamente se refere á segunda parte, isto é, «a pergunta está prejudicada»; e declara então a impossibilidade «de seguir o meu raciocinio». E aqui permitta-me V. Ex.ª que eu observe com relação a esta parte da sua analyse que, ou se possa ou não inferir das palavras do Capitão portuguez que elle só tentou executar a manobra de guinar para o S. *no ultimo momento,* é inteiramente indifferente porque o facto necessariamente se deduz da circumstancia da proa do *City of Mecca,* o qual, segundo todas as sentenças proferidas sobre o caso, excepto a do supremo tribunal nunca mudou de direcção, lhe ter batido por estibordo, o que, se elle effectivamente tivesse guinado para o S., em logar de simplesmente tentar fazel-o, teria sido uma impossibilidade physica tendo o *City of Mecca* conservado a sua direcção.

Pela regra 14 o *Insulano* estava obrigado a *conservar-se fóra do caminho do City of Mecca.* Se o *City of Mecca* nunca mudou de direcção, e foi condemnado porque não mudou de direcção, o *Insulano* deve ter estado no *caminho d'aquelle,* isto é, ter atravessado a direcção que lhe estava determinada pela regra 14, quando o abalroamento teve logar. Isto é, o *Insulano* foi abalroado em *flagrante delicto* no acto de transgredir a regra. É impossivel conceber um exemplo mais forte de uma *res minime dubia* do que o acima indicado, e é em consequencia da natureza indisputavel d'esta posição que eu sustentei e ainda sustento, que as sentenças que absolvem de toda a censura o navio que tinha effectivamente transgredido a regra 14, com o fundamento de que o outro navio, em face de um perigo imminente *resultado da transgressão* da regra pelo primeiro navio, tinha deixado de se conformar

com outra regra estabelecida para casos extraordinarios, e as quaes deitam *toda a culpa* para o ultimo d'aquelles navios por uma tal omissão, são sentenças que envolvem um desvio da justiça, *in re minime dubia.*

Não é isto uma observação pessoal, mas como a cortezia de v. ex.ª em responder aos meus argumentos sobre o merecimento da causa, posto que estrictamente fallando estivesse inhibido de o fazer por motivos constitucionaes, me deu uma ultima occasião de tornar claramente patentes as simplicissimas conclusões nas quaes n'este caso complicado temos a infelicidade de discordar; eu não quiz deixar de a aproveitar.

Prevaleço-me d'esta opportunidade para renovar a V. Ex.ª as seguranças da minha mais alta consideração.

P. S. O parecer do Procurador Geral trata de dois processos, o do Lloyd e o dos seguradores francezes. Limitei cuidadosamente a minha nota ao primeiro.

Enviei ao Governo de Sua Magestade um relatorio em separado do segundo, que é distincto e independente do primeiro, e reservo o meu direito de tratar d'elle separadamente.

N.º 9

LORD GRANVILLE, MINISTRO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS DE SUA MAGESTADE BRITANNICA AO SR. R. B. D. MORIER

Foreign Office, September, 30. 1881.— Sir.—Her Majesty's Government have carefully considered the reply of the Portuguese Minister for Foreign Affairs to the note, which you adressed to His Excellency on the 30th January 1880, on the subject of the judgment pronounced by the Supreme Court of Justice of Portugal, in a suit instituted in Lisbon against the owners of the British Steamer *City of Mecca,* and arising out of a collision between that vessel with the Portuguese Steamer *Insulano* on the high seas in January 1875.

The reply of the Portuguese Minister to your note is dated, the 21st September 1880, and was transmitted by you in your despatch, nº 76 Commercial of 8th November 1880; but, owing to the time which has been occupied in the examination of the voluminous correspondence relating to the case, and in references to the Law Officers of the Crown, Her Majesty's Government have been unable, until now, to furnish you with further instructions on the subject.

There were two grounds on which Her Majesty's Government based their right of diplomatic intervention—the excess of jurisdiction by the Portuguese Tribunals, and their failure to give effect to the International Sailing Rules.

The first cause of complaint was the assumption of jurisdiction by the Portuguese Courts to deal with a suit *in personam* beyond the limit which could properly appertain to them, and the doctrine laid down by the Court of Final Appeal that the territorial jurisdiction, and the Authority of the Civil and Criminal Laws

of Portugal extend, as against British Subjects, over ten miles or more, of the sea visible from the Portuguese coast.

It now appears, however, from the note of Sir Braamcamp, that the reasons upon which the judgment of the Supreme Court proceeded must not be taken as laying down the legal grounds on which the jurisdiction claimed by the Portuguese Court rested.

It is explained that the Supreme Court is a Court of Revision, the sole duty of which is to examine whether the Courts of First and Second Instance have complied with the Laws of Procedure, and adhered to the provisions of the law; and that the reasons given only express the opinion of the reporting Judge, and are not to be taken as a binding exposition of the law.

When the Judgments of the Courts of First Instance and of *Relação* are examined, it appears that those Courts do not base their claim of jurisdiction upon the proposition put forward in the *consideranda* of the Supreme Court, but upon the construction they place upon certain provisions of the municipal law of Portugal, which they were clearly competent to interpret, and which, if correctly interpreted by them, establish their jurisdiction upon grounds which do not infringe any principle of international law.

But, although the Portuguese Minister relies upon these facts as an answer to that part of your note of the 30th January 1880, which deals with the question of jurisdiction, he does not distinctly repudiate the view which finds expression in the *consideranda* of the Supreme Court, on the contrary, His Excellency states that distinguished authorities on international law have expressed the same opinion as that adopted by the reporting Judge, and he proceeds to support their contention by various references.

Under these circumstances Her Majesty's Government feel justified in calling upon the Portuguese Government to disclaim in an authoritative manner the doctrine that the territorial waters of Portugal extend as far as sight can reach from her shores; the more so as this is distinctly made one of the grounds of the decision of the Commercial Court of First Instance in the suit brought by the owners of the *Insulano*.

The Portuguese Law Officers in their report annexed to Senhor Braamcamp's note abandon that doctrine as untenable, and I conclude therefore that the Portuguese Government will have no difficulty in giving the assurances which Her Majesty's Government consider themselves entitled to ask on this point.

The second ground of remonstrance was that, in the view of Her Majesty's Government, a serious miscarriage of Justice had taken place by reason of the misinterpretation and misapplication of the International Sailing Rules by the Portuguese Courts.

I regret to state that, on this part of the case, the arguments of the Portuguese Minister have entirely failed to dispose of the complaint of Her Majesty's Government.

According to the Report of the Portuguese Law Officers, the *City of Mecca*

was condemned on the ground of her non-compliance with articles 18, 19, 20 and 21 of the Sailing Rules (as numbered in the Portuguese Decree of the 12th March 1863), and they state that no doubts have arisen as to the meaning of those articles.

It is unnecessary for the present purpose to discuss the meaning of those articles (which are numbered 17, 18, 19 and 20 in the British Rules), or to enter into an exposition of the grounds on which Her Majesty's Government consider that, owing to imperfect translation, and for other reasons, those articles have been misapprehended or misapplied by the Court; as, for example, in the case of article 18 (17 British) which the Court applied to the present case of vessels crossing, whereas it has reference only to the case of one vessel overtaking another.

The fact which I am anxious that you should again bring prominently to the attention of the Portuguese Government is that, even conceding for the sake of the argument, that the above articles had been violated by the officer in command of the *City of Mecca,* the judgment takes no account of the fact that the primary cause of the collision was the violation by the Captain of the *Insulano* of article 14 (15 Portuguese) which is as follows:

«If two ships under steam are crossing so as to involve risk of collision, the ship which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.»

The two steamers had been in sight of each other for more than an hour, on a bright day, with a perfectly smooth sea, and they were *crossing* with in the meaning of the article. All doubt as to the proper construction of the article was set at rest by the Royal Decree of the 3rd July 1877, and it is admitted that it was the duty of the *Insulano* to keep out of the way of the *City of Mecca.* It was abundantly proved by the evidence, and it is recorded in the findings of the Jury, that the Captain of the *Insulano* instead of keeping out of the way, kept the same course until (as he himself admits) the collision was imminent; and that he might have avoided the collision if he had, at a proper distance, either stopped or gone astern, or had so steered as to pass astern of the *City of Mecca.*

(Answers of the jury, 30 and 31.)

The fatal error on the part of the Captain of the *Insulano* is explained by his admission that he was, at the time, under the mistaken impression that, on the proper construction of article 14, it was the duty of the *City of Mecca,* and not of his own vessel, to keep out of the way.

Senhor Braamcamp in his note endeavours to exculpate him on the ground that he conscientiously thought that it was his duty to keep his course until there was immediate or imminent danger. But the question is not whether he acted conscientiously, but whether he obeyed, or violated, article 14.

As regards the officer in command of the *City of Mecca,* he was bound to keep his course, and was clearly entitled to expect that the Captain of the *Insulano* would obey article 14. It may be that, when the peril occasioned by the faulty navigation of the *Insulano* become imminent, the catastrophe which insued might have been

avoided by some timely manœuvre on the part of the *City of Mecca,* such as stopping and going astern. But any blame which may attach to that officer for his alleged want of skill or presence of mind at the moment of peril cannot exonerate the Captain of the *Insulano,* whose violation of the Sailing Rule as to crossing steamers occasioned the peril, and was, as before stated, the primary cause of the collision.

Whatever blame, therefore, may attach to the officer in command of the *City of Mecca* the facts, as found by the Jury, establish a case of contributary negligence on the part of the Captain of the *Insulano,* who had first infringed article 14; and it follows that each ought to bear his own loss, as laid down in article 1568 of the Portuguese Commercial Code, which enacts that «If a collision takes place through the fault of both Captains or of both crews, each ship shall bear her own damage».

Nevertheless the Supreme Court have mulcted the owners of the *City of Mecca* in the whole of the damages and costs.

It his with great regret that Her Majesty's Government find themselves compelled to adopt conclusions, in relation to this case, at variance with those arrived at by the eminent Judges who preside over that tribunal, and whose decision they would not feel justified in questioning were it not that it involves international rights of the highest importance. But Her Majesty's Government are of opinion that in this case the Supreme Court has failed to give effect to the International compart relating to navigation, and that the responsibility for the miscarriage of justice resulting therefrom rests with the Portuguese Government.

The international Sailing Rules are binding on the Tribunals of every nation which has subscribed to them; and, in the present case, the highest tribunal in Portugal has deliberately relieved the Captain of a Portuguese vessel from all responsibility for the violation by him of one of the most important of those rules to the serious detriment of British ship-owners, and to the prejudice of navigation in general. This constitutes, in the view of Her Majesty's Government, a clear miscarriage of justice, not only affecting Treaty right, but, as you have already pointed out, calculated to increase the dangers of navigation which it was the object of the International Sailing Rules to diminish.

Her Majesty's Government feel compelled therefore to exhaust all the means in their power, by way of friendly discussion and expostulation, to obtain the redress, to which they consider themselves entitled; and as the subject is one of international interest and importance, they are willing, in view of the grave differences of opinion which, unfortunately, prevail between the two Governments on some of the points involved, to refer the case to International Arbitration.

I have to instruct you, therefore, to hand a copy of this despatch to the Portuguese Minister for Foreign Affairs, and to request His Excellency to submit this friendly proposal to his Government for their favourable consideration.

I am with grea ttruth and regard Sir, Your most obedient humble servant.= (Signed) *Granville.*

Traducção.—Ministerio dos negocios estrangeiros, 30 de setembro de 1881.—Senhor.—O Governo de Sua Magestade inteirou-se, com toda a attenção, da resposta dada pelo Ministro dos Negocios Estrangeiros de Portugal á nota que V. Ex.ª dirigiu a S. Ex.ª em 30 de janeiro ácerca da sentença proferida pelo supremo tribunal de justiça de Portugal, no pleito instaurado em Lisboa contra os donos do vapor inglez *City of Mecca,* por causa do abalroamento do dito navio com o vapor portuguez *Insulano,* que se deu no alto mar, em janeiro de 1875. A resposta do Ministro Portuguez á nota de V. Ex.ª tem a data de 21 de setembro de 1880 e foi por V. Ex.ª transmittida com o seu officio n.º 76 (secção commercial), de 6 de novembro de 1880; em attenção, porém, ao tempo que foi preciso para a traducção dos documentos, para o exame da volumosa correspondencia que diz respeito ao assumpto e ás consultas dos Fiscaes da Corôa, o Governo de Sua Magestade não se tem achado habilitado, até agora, a dar a V. Ex.ª mais instrucções sobre o assumpto. Dois eram os fuudamentos em que o Governo de Sua Magestade baseava o seu direito de intervenção diplomatica — o excesso de jurisdicção dos tribunaes portuguezes, e a falta em que incorreram de não tornar effectivas as disposições do regulamento internacional de navegação.

A primeira rasão de queixa foi o facto de terem os tribunaes portuguezes assumido jurisdicção para julgar um pleito *in personam* que estava fóra dos limites da sua propria competencia e a doutrina apresentada pelo supremo tribunal de appellação, de que a jurisdicção territorial e a auctoridade das leis civis e criminaes de Portugal, se estendia contra os subditos britannicos até 10 milhas ou mais no mar que se podér avistar da costa portugueza.

Segundo porém se deprehende agora da nota do sr. Braamcamp, parece que as rasões em que se baseava o parecer do supremo tribunal não devem ser consideradas como estabelecendo os fundamentos legaes em que se baseia a jurisdicção reclamada pelo tribunal portuguez. Dá-se a explicação de que o supremo tribunal é um tribunal de revista, cujo unico dever é examinar se os tribunaes de primeira e segunda instancia cumpriram as leis do processo e satisfizeram as prescripções da lei, e que as rasões dadas unicamente exprimem a opinião do Juiz Relator, e não devem ser tidas como uma exposição obrigatoria da lei.

Quando se examinam as sentenças dos tribunaes de primeira instancia e da relação, parece que os ditos tribunaes não baseiam a jurisdicção na preposição apresentada nos *considerandos* do supremo tribunal, mas sim em certas provisões da *lei municipal* de Portugal que claramente são competentes para interpretar, e as quaes, sendo por elles correctamente interpretadas, estabelecem a sua jurisdicção em bases que não infringem principio algum do direito internacional.

Porém, comquanto o Ministro Portuguez se baseie n'estes factos como uma resposta á parte da nota de V. Ex.ª de 30 de janeiro de 1880, que diz respeito á questão de jurisdicção, não rejeita elle comtudo claramente o modo de ver que se acha expresso nos considerandos do supremo tribunal. Pelo contrario, S. Ex.ª diz que auctoridades distinctas do direito internacional têem expressado a mesma opinião do Juiz Relator e passa a sustentar o parecer por meio de varias citações. N'estas

circumstancias o Governo de Sua Magestade sente-se justificado, dirigindo-se ao Governo Portuguez para rejeitar de um modo categorico a doutrina de que as aguas territoriaes de Portugal se estendem tão longe quanto a vista possa alcançar da praia; tanto mais que este é manifestamente um dos fundamentos da decisão do tribunal do commercio de primeira instancia na causa instaurada pelos proprietarios do *Insulano*.

Os Fiscaes portuguezes da Corôa, no relatorio junto á nota do Sr. Braamcamp, abandonam aquella doutrina como insustentavel, e eu concluo portanto que o Governo Portuguez não terá difficuldade em dar as seguranças que o Governo de Sua Magestade considera ter direito a pedir sobre este ponto.

O segundo fundamento da reclamação foi que debaixo do ponto de vista do Governo de Sua Magestade se commetteu uma grave violação de justiça, em rasão da falsa interpretação e falsa applicação dos regulamentos de navegação internacional, por parte dos tribunaes portuguezes.

Sinto ter de declarar que n'esta parte da questão os argumentos do Ministro Portuguez não refutam de modo algum os fundamentos da reclamação de Sua Magestade.

Segundo o relatorio dos Fiscaes da Côroa o *City of Mecca* foi condemnado com o fundamento de não ter cumprido os artigos 18.º, 19.º, 20.º e 21.º do regulamento de navegação (segundo a numeração do decreto portuguez de 12 de março de 1863), declarando que nenhumas duvidas se offereceram quanto ao sentido dos ditos artigos.

É desnecessario para o caso presente discutir o sentido d'aquelles artigos (n.ºs 17.º, 18.º, 19.º e 20.º do regulamento inglez) ou entrar em uma exposição das causas por que o Governo de Sua Magestade considera que, por má traducção e por outras rasões, esses artigos foram mal entendidos ou mal applicados pelo tribunal; como, por exemplo, no caso do artigo 18.º (17.º inglez) que o tribunal applicou ao caso presente dos navios que se cruzam, emquanto que elle se refere sómente ao caso de um navio que alcança o outro.

O facto para que eu muito desejo V. Ex.ª outra vez chame a attenção do Governo Portuguez, é que, concedendo mesmo como argumento que foram violados os mencionados artigos pelo Capitão do *City of Mecca*, a sentença não toma em conta o facto de que a causa primaria do abalroamento foi a infracção do artigo 14.º (15.º portuguez) por parte do capitão do *Insulano*, artigo que diz o seguinte:

«Se dois navios que navegam se cruzarem de modo a importar risco de colisão, o navio que avistar o outro por seu proprio estibordo, deverá desviar-se do outro.»

Os dois vapores estiveram á vista um do outro por mais de uma hora em dia claro, com o mar perfeitamente chão, e íam-se cruzando no sentido do artigo. Todas as duvidas, quanto ao sentido verdadeiro do artigo, foram tiradas pelo decreto de 3 de julho de 1877, e está admittido que ao *Insulano* competia desviar-se do caminho do *City of Mecca*. Foi provado até á saciedade pelo depoimento, e está re-

gistado nas declarações do jury, que o Capitão do *Insulano* em vez de se desviar do caminho seguiu o mesmo rumo (como elle mesmo reconhece) até estar imminente o abalroamento; e que teria evitado o abalroamento se tivesse a distancia conveniente parado ou alado da parte da popa, ou se tivesse guinado de modo a passar pela popa do *City of Mecca* (resposta do jury 30 e 31).

Pretende-se explicar o erro fatal, por parte do Capitão do *Insulano,* admittindo que elle se achava n'aquella occasião debaixo da errada impressão de que, conforme a significação do artigo 14.º, era o *City of Mecca* que devia desviar de rumo, e não o seu navio.

O Sr. Braamcamp procura desculpal-o na sua nota, baseando-se em que elle conscienciosamente pensava que o seu dever era continuar no rumo até que houvesse perigo immediato ou imminente. Mas a questão não é se elle procedeu conscienciosamente, mas se observou ou se violou o artigo 14.º

Pelo que diz respeito ao Capitão do *City of Mecca,* elle era obrigado a seguir o seu rumo, e tinha claramente o direito de esperar que o Capitão do *Insulano* observasse o artigo 14.º Póde ser que quando o perigo occasionado pela errada navegação do *Insulano* se tornou imminente, a catastrophe que se seguiu podesse ser evitada por meio de alguma manobra feita a tempo por parte do *City of Mecca,* como seria parar ou ciar á ré. Porém qualquer censura que se possa fazer áquelle official pela falta de pericia que se lhe attribue, ou pela falta de presença de espirito na occasião do perigo, não desculpa o Capitão do *Insulano,* cuja infracção das regras de navegação, quando os vapores se cruzavam, determinou a catastrophe e foi, como fica dito, a causa primaria do abalroamento.

Seja qual for a censura portanto que se possa fazer ao Capitão do *City of Mecca,* os factos, segundo o jury, demonstram uma negligencia por parte do Capitão do *Insulano* que contribuiu para o caso de que se trata por ter infringido o artigo 14.º; e segue-se pois que cada um d'elles deve supportar o seu prejuizo, como se acha estabelecido no artigo 1568.º do codigo commercial portuguez, que determina que, se houver abalroamento por culpa de ambos os Capitães ou das tripulações respectivas, cada navio soffrerá os seus prejuizos.

Comtudo o supremo tribunal multou os donos do *City of Mecca* no total das perdas e custas.

É com grande sentimento que o Governo de Sua Magestade se vê obrigado a adoptar conclusões com relação ao caso em questão, diversas d'aquellas a que chegaram os eminentes Juizes que presidem ao dito tribunal, e cuja sentença o mesmo Governo se não julgaria auctorisado a discutir, se não dissesse respeito a direitos internacionaes da mais alta importancia. Mas o Governo de Sua Magestade é de opinião que n'este caso o supremo tribunal deixou de dar cumprimento ás disposições dos ajustes internacionaes relativamente á navegação, e que a responsabilidade pela violação de justiça toca portanto ao Governo Portuguez.

O regulamento internacional de navegação é obrigatorio nos tribunaes de cada Paiz signatario, e no caso presente, o mais elevado tribunal de Portugal absolveu deliberadamente o Capitão de um navio portuguez de toda a responsabilidade pela

violação de uma das mais importantes disposições do regulamento, com serio detrimento dos donos do navio inglez, e com prejuizo da navegação em geral. Isto constitue, na opinião do Governo de Sua Magestade, uma manifesta violação de justiça, que não só affecta os direitos do tratado, mas que, como V. Ex.ª mesmo já fez notar, augmenta os perigos da navegação, cousa que o regulamento internacional de navegação teve por fim diminuir.

O Governo de Sua Magestade vê-se obrigado, portanto, a empregar todos os meios em seu poder, por meio da discussão amigavel, e de reclamação para obter a reparação, a que se julga com direito; e como o assumpto é de interesse internacional e de importancia, o mesmo Governo tem vontade, em vista das graves differenças de opinião que infelizmente prevalecem entre os dois Governos, a respeito de alguns pontos em questão, de submetter a causa a uma arbitragem internacional.

Dou portanto instrucções a V. Ex.ª para dar uma copia d'este despacho ao Ministro dos Negocios Estrangeiros em Portugal, e para pedir a S. Ex.ª para submetter esta proposta amigavel ao seu Governo, a fim de ser tomada em favoravel consideração.

N.º 10

O SR. DUDLEY E. SAURIN, ENCARREGADO DE NEGOCIOS DE INGLATERRA AO SR. ANTONIO DE SERPA PIMENTEL, MINISTRO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS

British Legation.—Lisbon, March 15th 1882.—Monsieur le Ministre.—On the 20th of October of last year Mr. Morier, in accordance with the Instructions sent to him by Her Majesty's Government, communicated to Sr. Hintze Ribeiro, then His Most Faithful Majesty's Minister for Foreign Affairs, a Despatch, dated the 30th September 1881, addressed to him by Earl Granville relative to the case of the *City of Mecca*, and at the same time handed to His Excellency a copy of that Despatch.

In this document Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, after replying to the Note of the Portuguese Government of the 21th of September 1880, made a proposal to the Government of His Most Faithful Majesty's that, for the reasons stated therein, the case of the *City of Mecca* should be referred to International arbitration.

I have now the honour, as instructed by Earl Granville, to request Your Excellency to be so good as to favour Her Majesty's Government, as soon as possible, with the reply of the Portuguese Government to the proposal above referred to.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Traducção.—Legação Britannica.—Lisboa 15 de março de 1882.—Senhor Ministro.—Em 20 de outubro do anno findo o Sr. Morier, em cumprimento das

instrucções que lhe haviam sido enviadas pelo Governo de Sua Magestade, communicou ao Sr. Hintze Ribeiro, então Ministro dos Negocios Estrangeiros de Sua Magestade Fidelissima, um despacho, datado de 30 de setembro de 1881, que lhe fôra dirigido pelo Conde Grainville relativo ao negocio do *City of Mecca*, e ao mesmo tempo entregou a S. Ex.ª uma copia do dito despacho.

N'esse documento o Principal Secretario de Estado de Sua Magestade na repartição dos negocios estrangeiros, depois de responder á nota do Governo Portuguez de 21 de setembro de 1880, propunha ao Governo de Sua Magestade Fidelissima que, pelas rasões que ali se davam, o negocio do *City of Mecca* fosse submettido a uma arbitragem internacional.

Tenho agora a honra, segundo as instrucções que recebi do Conde de Granville, de rogar a V. Ex.ª queira, com a possivel brevidade, fornecer a Governo de Sua Magestade a resposta do Governo Portuguez á proposta supramencionada.

Aproveito esta occasião para renovar a V. Ex.ª a segurança da minha mais alta consideração.

N.º 11

O SR. ANTONIO DE SERPA PIMENTEL AO SR. DUDLEY E. SAURIN

Março 20 de 1882.—Tenho presente a nota que V. S.ª me fez a honra de dirigir, com data de 15 do corrente, instando por uma resposta ao despacho que Lord Granville dirigíra a Mr. Morier, em 30 de setembro ultimo, com respeito á questão do *City of Mecca*, e que Mr. Morier communicára ao Sr. Hintze Ribeiro, então Ministro Interino dos Negocios Estrangeiros.

Brevemente terei a honra de enviar a V. S.ª a resposta solicitada, e comprazo-me em acreditar que o Governo Britannico verá na demora que houve em examinar tão grave assumpto uma prova da séria consideração em que o Governo de Sua Magestade o tomára.

Aproveito, etc.

N.º 12

O SR. ANTONIO DE SERPA PIMENTEL A SIR CHARLES LENNOY WIKE, ENVIADO EXTRAORDINARIO E MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE SUA MAGESTADE BRITANNICA

Abril 14 de 1882.—Ill.^mo^ e Ex.^mo^ Sr.—O Governo de Sua Magestade examinou com a mais séria attenção o despacho que em 30 de setembro ultimo, o Sr. Conde de Granville dirigiu a Mr. Morier, então Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario de Sua Magestade Britannica em Lisboa, e que S. Ex.ª, devidamente auctorisado para esse fim, communicou ao Sr. Hintze Ribeiro, interinamente encarregado da pasta dos negocios estrangeiros.

N'este despacho, o Sr. Conde de Granville, depois de referir as causas que retardaram o exame da nota do Sr. Braamcamp, com data de 21 de setembro de 1880, e dos documentos juntos, e a expedição de novas instrucções sobre o assumpto, recorda que eram dois os fundamentos em que o Governo de Sua Magestade Britannica baseava o seu direito de intervenção diplomatica contra a execução da sentença proferida pelos tribunaes portuguezes na questão do *City of Mecca,* a saber:

1.° Por excesso de jurisdicção dos mesmos tribunaes;

2.° Por elles não terem dado effeito ás disposições do regulamento internacional de navegação.

Quanto ao primeiro ponto o Sr. Conde de Granville reconhece que o Governo de Sua Magestade Britannica não fôra bem informado com respeito aos factos que allegára para mostrar a incompetencia dos tribunaes portuguezes, e em presença da nota do Sr. Braamcamp e dos documentos que a acompanhavam, julga-se obrigado a declarar franca e lealmente que se estes tribunaes fundaram, como lhe parece, a sua jurisdicção na interpretação de uma lei civil *(municipal law),* que elles eram competentes para interpretar, não infringiram por isso nenhum principio de direito internacional.

Os tribunaes portuguezes firmaram, é verdade, a sua jurisdicção nas disposições do codigo civil, porque este fundamento lhes bastava para repellir a excepção de incompetencia que lhes fôra posta. Mas a competencia dos mesmos tribunaes para julgar a questão do *City of Mecca,* funda-se tambem em principios incontroversos de direito internacional concordemente sustentados pelos mais auctorisados publicistas e na jurisprudencia estabelecida pelos tribunaes dos Paizes cultos, especialmente pelos tribunaes inglezes, como largamente demonstrou o Governo de Sua Magestade na nota de 21 de setembro de 1880.

Desnecessario será pois insistir n'um ponto, sobre o qual o Governo Britannico chegou já a um accordo com o Governo de Sua Magestade.

Observa porém o Sr. Conde de Granville que o Governo Portuguez, não só não repudia claramente as idéas expressas nos considerandos do accordão do supremo tribunal de justiça com respeito aos limites das aguas territoriaes, mas que pelo contrario, cita distinctos escriptores de direito internacional que emittiram as mesmas idéas, e acrescenta que, n'estas circumstancias, o Governo de Sua Magestade Britannica se julga auctorisado a convidar o Governo Portuguez a que rejeite categoricamente a doutrina de que as aguas territoriaes de Portugal se estendem até á maxima distancia que das praias se póde alcançar com a vista. Se na citada nota de 21 de setembro de 1880 o Sr. Braamcamp citou alguns publicistas distinctos que haviam emittido as idéas que o Juiz Relator do supremo tribunal adoptára nos considerandos do accordão, foi simplesmente para mostrar que essas idéas não eram tão singulares como parecêra ao illustrado Representante da Gran-Bretanha n'esta côrte. Mas na mesma nota, e depois de citar as varias opiniões dos auctores de direito internacional e as disposições do direito convencional sobre os limites das aguas territoriaes, o Sr. Braamcamp acrescentava:

«Vemos pois que n'este ponto, aliás tão importante do direito internacional,

não existem ainda hoje regras fixas e incontroversas que determinem, não só os limites dos mares territoriaes das Nações, como os direitos que cada uma d'ellas póde exercer dentro d'esses limites, sem prejuizo da livre navegação; e d'esta incerteza resultam sem duvida graves inconvenientes, que muito conviria remover pelo mutuo accordo das Nações interessadas.

«Comtudo o limite de 10 milhas de distancia da costa, embora seja auctorisado por opiniões respeitaveis, não póde fundar-se na regra — *quousque e terra imperari potest* — nem em qualquer outro principio do direito das gentes. Se os tribunaes portuguezes tivessem julgado que a sua jurisdicção se estendia para todos os effeitos até áquelle limite, e se este julgamento podesse constituir jurisprudencia obrigatoria, *o Governo de Sua Magestade dar-se-ia pressa em solicitar do Parlamento que fixasse por lei um limite em harmonia com os principios que são mais geralmente acceitos.*»

Não podia pois o Governo de Sua Magestade repudiar de uma maneira mais categorica, não só a opinião adoptada pelo Juiz Relator, no tocante aos limites das aguas territoriaes, mas ainda todas e quaesquer opiniões ou doutrinas que não fossem as mais conformes com os principios do direito internacional *mais geralmente acceitos.* E se o Governo de Sua Magestade não adheriu desde logo á opinião, segundo a qual as aguas territoriaes devem ser limitadas pela distancia de 3 milhas nauticas, correspondentes a um *tiro ideal de peça (answering to an ideal cannon-shot),* e que segundo dizia Mr. Morier havia sido geralmente adoptada; se não rejeitou *in limine* a doutrina que ao esclarecido Representante da Gran-Bretanha parecia indigna de uma discussão séria, e segundo a qual a medida da extensão das aguas devia ser o alcance *real* do tiro de peça, foi porque lhe pareceu que esta doutrina, não só era hoje a mais geralmente seguida pelos auctores de direito internacional, mas estava consagrada no artigo 4.º do tratado concluido em 3 de julho de 1842 entre Portugal e a Gran-Bretanha para a completa abolição da escravatura, no qual se estipulou que não seria licito visitar ou deter, sobre qualquer pretexto ou motivo que fosse, embarcação alguma mercante que estivesse *ao alcance de tiro de peça das baterias de terra, sem comtudo se distinguir ou especificar* se o alcance do tiro de peça era o ideal ou o real. Mas se o Governo de Sua Magestade quizer que se interprete authenticamente a citada clausula d'aquelle tratado, attribuindo ao tiro de peça, não o alcance real que lhe deram os progressos da sciencia e da industria, mas o alcance de 3 milhas maritimas, que em outro tempo se lhe attribuiu, e que Mr. Morier justamente qualificára de *ideal* com relação ao tempo presente, o Governo de Sua Magestade não terá duvida em annuir a esta interpretação.

Na citada nota de 21 de setembro de 1880 ponderava o Sr. Braamcamp, em nome do Governo de Sua Magestade, que muito conviria remover, por mutuo accordo das Nações, os inconvenientes que resultavam de não haver regras fixas que determinassem os verdadeiros limites das aguas territoriaes ou jurisdiccionaes; e se em presença de tanta variedade de opiniões e tanta incerteza do direito convencional, o Governo de Sua Magestade não póde tomar a iniciativa na fixação d'essas regras, não põe todavia a minima duvida em declarar na fórma mais solemne e

categorica que não pretende, nem jamais pretenderá reivindicar para Portugal maior extensão de territorio maritimo do que aquella que as outras Nações para si reclamem, e que possa justificar-se em face dos principios de direito internacional mais geralmente acceitos.

Na ultima parte do referido despacho procura o Sr. Conde de Granville corroborar o segundo fundamento em que o Governo Britannico pretendêra firmar o seu direito de intervenção diplomatica, e depois de adduzir algumas rasões para mostrar que os tribunaes portuguezes não deram effeito ás disposições do regulamento internacional da navegação, e que a responsabilidade d'esta grave violação da justiça incumbe ao Governo Portuguez, o illustre Ministro dos Negocios Estrangeiros da Gran-Bretanha declara que o Governo de Sua Magestade Britannica está disposto a esgotar todos os meios amigaveis para obter a reparação a que julga ter direito, e não vendo outro meio de compor a grave differença de opiniões, que infelizmente subsiste entre os dois Governos ácerca de uma questão que se lhe afigura ter grande interesse e importancia internacional, propõe que esta questão seja submettida a uma arbitragem internacional.

O Governo de Sua Magestade é profundamente grato aos sentimentos de amisade que o Sr. Conde de Granville lhe manifesta, em nome do Governo Britannico, e aos quaes muito se preza de corresponder devidamente. Reconhece o Governo de Sua Magestade, que a arbitragem é sem duvida o meio mais justo e amigavel de resolver as questões que se suscitem entre as Nações, mas mui especialmente entre Nações ligadas por vinculos de tão antiga e fiel amisade como Portugal e a Gran-Bretanha. E não só tem o Governo de Sua Magestade adoptado por differentes vezes este meio, mas até desejaria consagral-o no direito convencional entre os dois Paizes.

Se, pois, se tratasse de uma questão de Governo a Governo ou de Nação a Nação, em que não fosse possivel compor as differenças existentes por meio de uma discussão amigavel, o Governo de Sua Magestade não hesitaria um momento em acceitar a arbitragem. Mas na questão de que se trata a differença de opiniões entre os dois Governos provém de não ter ainda o Governo Britannico informações completas e exactas ácerca da natureza do pleito julgado pelos tribunaes portuguezes e dos verdadeiros fundamentos em que se baseou o julgamento, e espera o Governo de Sua Magestade que, melhor informado, o Governo Britannico reconhecerá que similhante pleito não póde ser submettido a uma arbitragem internacional.

O Governo de Sua Magestade julgou do seu dever consultar os Conselheiros Fiscaes da Corôa, e eu tenho a honra de enviar a V. Ex.ª a consulta dos mesmos Conselheiros, para a qual peço a V. Ex.ª se sirva chamar a attenção do seu Governo, pois afigura-se-me que esta consulta assim como os documentos que a acompanham derramam abundante luz sobre as diversas faces da questão.

Pela minha parte limitar-me-hei a examinar os argumentos com que o Sr. Conde de Granville procura demonstrar que os tribunaes portuguezes commetteram uma grave violação da justiça, por não terem observado, como lhes cumpria, as disposi-

ções do regulamento internacional de navegação, e que a responsabilidade d'ahi resultante pesa sobre o Governo de Sua Magestade.

Penso que os referidos argumentos podem ser fielmente resumidos do seguinte modo:

O *Insulano* via por estibordo o *City of Mecca* navegando n'uma direcção que se cruzava com a que elle seguia e os expunha a abalroarem, e segundo o preceito do artigo 14.º do regulamento internacional (15.º do regulamento promulgado em Portugal) devia manobrar de modo que não estorvasse o caminho a este ultimo navio. Ora se o *Insulano* tivesse cumprido aquelle preceito teria evitado o abalroamento, como o jury deu por provado; mas o *Insulano* não cumpriu, como o mesmo jury declarou tambem: logo a causa originaria do abalroamento foi a violação do citado preceito por parte do *Insulano*. Ao *City of Mecca* cumpria seguir o seu rumo. É possivel que mais tarde, quando o perigo se tornou imminente, o *City of Mecca* podesse tambem ter evitado a catastrophe por alguma manobra feita a tempo. Mas a culpa em que porventura tivesse incorrido o capitão do *City of Mecca*, por falta de habilidade ou de presença de espirito, não isentava o Capitão do *Insulano* da culpa que lhe cabia por ter violado o preceito do citado artigo 15.º e assim cada um dos dois navios devia supportar as suas perdas em conformidade com o artigo 1568.º do codigo commercial portuguez, o qual dispõe que, tendo logar a abalroação por culpa dos dois Capitães ou das gentes das duas tripulações cada navio supportará o seu damno. Sem embargo os tribunaes portuguezes imputaram toda a culpa ao Capitão do *City of Mecca*, e condemnaram os proprietarios d'este navio a supportar o damno inteiro, e portanto não interpretaram nem executaram como lhes cumpria as disposições do regulamento internacional, commettendo assim uma violação flagrante da justiça, pela qual é responsavel o Governo de Sua Magestade, pois que, adherindo a este regulamento, se obrigou a fazel-o executar pelos tribunaes portuguezes.

Estes são, em substancia, os argumentos adduzidos pelo Sr. Conde de Granville, e por elles se vê que S. Ex.ª estabelece como fundamentos capitaes ou premissas essenciaes da conclusão final a que pretende chegar:

1.º Que a causa original ou principal do abalroamento fôra o facto do *Insulano* não ter mudado de rumo ou de direcção, logo que viu por estibordo o *City of Mecca*.

2.º Que os tribunaes portuguezes, não imputando ao *Insulano* a culpa em que por esse facto elle incorrêra, deixaram de observar e executar, como lhes cumpria, as disposições do artigo 15.º do regulamento internacional.

É certo que o Capitão do *Insulano*, entendendo que as palavras do artigo 15.º *áquelle que vir o outro por estibordo* se referiam ao estibordo do navio avistado, e não do navio d'onde se avistava, não deu a estas palavras o seu verdadeiro sentido, como reconheceram os tribunaes portuguezes. Foram essas palavras litteralmente traduzidas do texto Francez apresentado ao Governo de Sua Magestade como tendo sido concertado de commum accordo entre os Governos da Gran-Bretanha e da França. Solicitando mais tarde que no texto portuguez fossem introduzidas as

palavras correspondentes ás do texto inglez *her own*, omittidas no texto francez, e que claramente determinavam que o estibordo de que se fallava no artigo 15.º era o estibordo do navio que avistava e não o do navio avistado, o Governo Britannico reconhecêra que a falta d'estas palavras podia effectivamente tornar equivoco o sentido das disposições d'aquelle artigo. E um equivoco ou erro de intelligencia commettido em taes circumstancias não podia em caso algum ter a gravidade que se pretende attribuir-lhe. Mas o artigo 15.º, ainda interpretado no seu verdadeiro sentido, não prescreve que todas as vezes que um navio avista pelo seu proprio estibordo outro navio, deve logo mudar de rumo para não estorvar o caminho a esse outro; e não prescreve nem podia prescrever isto, porque sujeitaria assim a navegação a dilações muitas vezes desnecessarias e sempre prejudiciaes. Segundo a expressa disposição do citado artigo, para que o navio que vê outro por estibordo tenha obrigação de manobrar ou de se desviar do seu rumo, é indispensavel que se verifiquem duas condições, a saber: 1.ª, que as direcções dos dois navios se cruzem: 2.ª, *que os exponham a abalroarem*. A apreciação das circumstancias em que as direcções em que navegam os dois navios, os podem expor a abalroarem, deixou-a o regulamento aos respectivos Commandantes. E como esta apreciação é naturalmente difficil e sujeita a erros, os illustrados auctores do regulamento, não só não deram á disposição do artigo 15.º o caracter de uma regra absoluta e inalteravel, mas até a subordinaram ao preceito do artigo 20.º (19.º do regulamento inglez). O artigo 19.º do regulamento dispõe que quando, em consequencia do disposto nos artigos antecedentes, n'um de dois navios se deva manobrar de modo que se não estorve o outro, *este deverá sempre subordinar a sua marcha ás regras expostas no artigo seguinte*. E o artigo 20.º expressamente diz: «Na execução das disposições anteriores attenderão os navios a todos os perigos da navegação, e *terão em especial consideração as circumstancias particulares que podem tornar necessaria qualquer derogação nos preceitos estabelecidos, a fim de obviar a um perigo immediato.*

A regra absoluta de navegação, o preceito supremo e impreterivel que o regulamento prescreve a todos os navios, é que, em presença de um perigo immediato, regulem a sua marcha ou as suas manobras em ordem a obviar a este perigo, ainda que para isso seja necessario derogar ou deixar de cumprir as regras estabelecidas nos artigos antecedentes.

Ao *City of Mecca* cumpria rigorosamente, por virtude da citada disposição do artigo 19.º, subordinar a sua marcha a este supremo preceito, e fazer todas as manobras e diligencias possiveis para evitar o perigo immediato de abalroamento com o *Insulano*. E que fez o *City of Mecca?* Emquanto o *Insulano* guinava para o S., e fazia signal ao *City of Mecca* para que guinasse em sentido opposto, este navio continuava a sua marcha com toda a força das suas machinas sem mudar o seu rumo, sem ciar á ré, sem executar nenhuma das manobras que em taes circumstancias lhe eram prescriptas como indispensaveis para evitar um perigo immediato e evidente, e de feito o teriam evitado, se fossem executadas.

Estes são os factos testemunhados e provados até á evidencia perante o jury, e comprazo-me ainda em acreditar que o Governo de Sua Magestade Britannica

ha de reconhecer que, tendo de applicar a estes factos as citadas disposições de regulamento de navegação, os tribunaes portuguezes não podiam deixar de attribuir ao *City of Mecca* a culpa na catastrophe de que resultou a submersão do navio portuguez *Insulano* e do seu carregamento, e de que poderia ter resultado a morte de todos os passageiros e tripulantes.

Mas se a justiça da sentença dos tribunaes portuguezes não póde ser contestada em presença dos factos devidamente comprovados, e das disposições do regulamento internacional de navegação que lhes são applicaveis, muito menos o póde ser em vista dos principios que, em materia de abalroamentos, e no interesse da humanidade, o Governo de Sua Magestade Britannica tem procurado propagar, recommendando-os aos outros Governos, para que os sanccionem nas suas leis e os façam applicar pelos seus tribunaes.

Em 11 de fevereiro de 1873, o Sr. Doria, então Encarregado de Negocios da Gran-Bretanha, conformando-se com as instrucções do seu Governo, transmittiu ao Governo de Sua Magestade um exemplar da secção 16.ª da lei da marinha mercante ingleza, solicitando o assentimento d'este Governo a que os tribunaes inglezes applicassem aos navios portuguezes as disposições contidas na referida secção, e manifestando-lhe ao mesmo tempo o desejo de que as mesmas disposições fossem applicadas aos navios inglezes pelos tribunaes portuguezes. A citada secção da lei da marinha mercante ingleza expressamente determina que, no caso de abalroamento entre dois navios, o Capitão ou Commandante de cada um d'elles, sempre que o possa fazer sem perigo para o seu proprio navio, tripulação e passageiros, deve parar junto do outro navio *(to stay by the other vessel)* até que possa verificar que este não tem necessidade de ser ainda soccorrido; e que, no caso de ser necessario, deve prestar ao outro navio, á tripulação e aos passageiros, se os houver, todo o auxilio possivel e de que elles possam carecer, para os salvar do perigo causado pelo abalroamento; e finalmente que deve dar ao Capitão do outro navio, ou de quem suas vezes fizer, o nome do seu proprio navio, do seu porto de registro, ou do porto ou logar a que pertence, e bem assim os nomes dos portos ou logares da sua proveniencia ou do seu destino.

E depois de prescrever em termos tão explicitos os deveres de cada navio no caso de abalroamento, a citada lei diz: Se esse Capitão assim não proceder, ou se não cumprir estes deveres, sem motivo justificado, *julgar-se-ha, na ausencia de prova em contrario, que o abalroamento foi causado por acto, negligencia, ou falta culpavel do mesmo Capitão (If he fails so to do, and no reasonable cause for such failure is shown, the collision shall, in the absence of proof to the contrary, be deemed to have been caused by his wrongful act, neglect, or default).*

Ora é um facto provado, incontestado e incontestavel que o Capitão do *City of Mecca,* não só não parou logo junto do *Insulano,* mas continuou a sua carreira, com toda a força das suas machinas e que sómente parou depois do *Insulano* ter disparado dois tiros de peça, e quando o mesmo Capitão já tinha reconhecido que as proprias avarias do seu navio o obrigavam a arribar ao porto de Lisboa. E não se tendo provado, nem sendo possivel provar de modo algum, porque era absoluta-

mente incrivel, que o Capitão do navio portuguez, incomparavelmente menos forte e mais exposto aos perigos do abalroamento, o provocára por culpa sua, o facto do Capitão do *City of Mecca* não ter cumprido os deveres que tão rigorosamente lhe prescrevia a lei da marinha mercante ingleza bastava para que os tribunaes portuguezes devessem julgar que o abalroamento fôra causado por culpa d'este ultimo Capitão.

Adherindo ao regulamento internacional de navegação, o Governo Portuguez não se obrigou nem se podia obrigar a fazer com que todos os Capitães de navios portuguezes interpretassem correctamente as regras estabelecidas, e muito menos que apreciassem sempre com acerto quando a navegação de outros navios *em direcções que se cruzem os podem expor a abalroamento.* A obrigação que o Governo de Sua Magestade assumiu, e que não só não declina mas está resolvido a cumprir religiosamente, é a obrigação de fazer com que os tribunaes portuguezes considerem aquelle regulamento como lei do Paiz, e que, no exercicio do poder independente que lhes está confiado, appliquem aos que infringirem esse regulamento as disposições vigentes no tocante á responsabilidade civil ou criminal, conforme julgarem mais justo.

Não faltou o Governo de Sua Magestade a esta obrigação. Os tribunaes portuguezes consideraram o regulamento internacional de navegação como lei do Paiz, e não deixaram de lhe dar o effeito que os mesmos tribunaes devessem e podessem dar-lhe.

Informações inexactas haviam induzido o illustre Representante da Gran-Bretanha n'esta Côrte a suppor que os tribunaes portuguezes tinham sanccionado a errada interpretação que o Capitão do *Insulano* déra ao artigo 15.º do citado regulamento; mas o Governo de Sua Magestade lisonjeava-se de que os documentos juntos á nota do Sr. Braamcamp com data de 21 de setembro de 1880 dissipariam todas as supposições ou duvidas a tal respeito; e não é sem pesar que o Governo de Sua Magestade vê agora que o Sr. Conde de Granville parece laborar ainda no mesmo equivoco, quando diz que a sentença dos tribunaes portuguezes, não só era injusta, mas devia contribuir, como *já tinha notado Mr. Morier, para augmentar os perigos da navegação que o regulamento internacional tinha por fim diminuir.* No empenho de esclarecer este importantissimo ponto da questão, citarei aqui alguns paragraphos da sentença do tribunal de primeira instancia, confirmada nas instancias superiores. Diz esta sentença:

«É certo que o vapor *Insulano* viu o outro por estibordo, e seria elle que *em regra* deveria manobrar, não só porque a letra do regulamento citado assim o dá a entender e o regulamento inglez o diz expressamente, mas tambem porque as regras de cortezia maritima assim o observavam antes do regulamento; mas este artigo está subordinado ao artigo 20.º, que expressamente manda attender ás circumstancias especiaes, que podem tornar necessaria qualquer derogação nos preceitos estabelecidos, a fim de obviar a um perigo imminente.

«A navegação, e especialmente a navegação a vapor, precisa ser feita de modo que se não perca tempo inutilmente, e mal iria ao Capitão e empreza que, só por-

que viesse um outro vapor por estibordo, sem ter mesmo a certeza do rumo, que seguiria, se afastasse sensivelmente do seu rumo. O Capitão, devendo seguir as boas praticas maritimas, e devendo contar com os deveres de humanidade, que deve suppor nas gentes do outro vapor, que se approxima, é obrigado a seguir; tanto quanto lhe seja possivel, o seu rumo e a não afastar-se d'elle sem necessidade urgente. Foi isto que fez o *Insulano,* e o resultado mostrou que por bem pouco, por alguns segundos apenas, deixou de evitar o abalroamento só pelos seus proprios esforços, e sem ser coadjuvado pelo vapor inglez.

«Suppondo, porém, que o Capitão do *Insulano* tinha entendido mal o regulamento, que este o obrigava, sem transgridir a boa pratica, a esperar que o outro passasse, ou a desviar-se sensivelmente do seu rumo, ou, finalmente, que tendo calculado mal a marcha do navio inglez, se tinha sujeitado a ser abalroado: ainda assim fez depois o que podia e devia fazer para evitar o sinistro, e que effectivamente evitaria, se o vapor inglez, attendendo ás circumstancias especialissimas que se davam, tivesse guinado para SO. a tomar a parallela, ou tivesse parado, ou tivesse ciado á ré, ou ainda se tivesse desviado um pouco o seu rumo por SE.; com o que nada perdia, visto que demandava o cabo de S. Vicente para se dirigir para o Mediterraneo.

«Por pouco que o *City of Mecca* diminuisse a sua velocidade ou fizesse uma pequena curva em vez da recta que seguia, dava logar ao *Insulano* a percorrer o pequeno espaço que lhe faltava, e a sua salvação era certa.

«Nem o regulamento portuguez, nem o regulamento inglez, nem regulamento algum, nem o simples bom senso, nem os deveres da humanidade podiam permittir que um navio, só porque outro, por qualquer motivo, se não afastou da sua prôa, podendo evitar o sinistro, o metta no fundo, sacrificando cobardemente e por um mero capricho as vidas e fazendas, que íam a bordo do outro.»

Esta parte da sentença basta a mostrar com toda a evidencia que o Juiz deu ao regulamento internacional a interpretação mais conforme com a letra e espirito do mesmo regulamento, e com os sentimentos humanitarios em que se inspiraram os seus auctores. Não obstante não terem ainda sido insertas no artigo 5.° as palavras *seu proprio,* que o Governo Britannico considerára necessarias para determinar claramente que o estibordo de que ahi se falla é o estibordo do navio que avista e não do que é avistado, o Juiz julgou que, *em regra,* era o *Insulano* que deveria manobrar de modo que não estorvasse o *City of Mecca,* mas julgou tambem, e não podia deixar de julgar, porque assim o determina expressa e terminantemente o artigo 19.°, que o *City of Mecca* devia em todo o caso subordinar a sua marcha ao preceito do artigo 20.°, ou que, em presença do perigo immediato de abalroamento com o *Insulano,* devia fazer todas as manobras e diligencias possiveis para o evitar, aiuda que para isso fosse necessario derogar a regra do mesmo artigo, e mudar o rumo, ou diminuir a velocidade, parar ou ciar á ré.

Se os tribunaes portuguezes decidissem que o *City of Mecca* tinha, por virtude do artigo 15.°, o direito absoluto de manter inalteravel a sua direcção ou o seu rumo, e não estava obrigado a subordinar a sua marcha ao preceito do artigo 20.°,

ou a tomar em especial consideração as circumstancias particulares que tornavam necessaria a derogação do preceito do mesmo artigo 5.º para obviar a um perigo imminente; se os tribunaes portuguezes absolvessem de toda a responsabilidade no abalroamento o *City of Mecca*, ou o condemnassem sómente a supportar o seu damno, então é que o julgamento d'estes tribunaes poderia ser justamente arguido, de não dar ao regulamento internacional os devidos effeitos e de contribuir assim para augmentar os perigos da navegação que este regulamento tivera por fim diminuir.

O damno que soffreu o *City of Mecca* foi relativamente tão insignificante, que nem sequer se póde comparar com a perda completa do *Insulano* e da sua carregação: Mas no abalroamento entre dois navios, um pequeno e fraco, outro de grande porte e robusta constituição, o que é mais provavel é que este sossobre, e que aquelle fique incolume ou receba apenas damnos insensiveis. Ora estabelecida a jurisprudencia de que o navio a vapor que navega n'uma direcção que se cruza com a de outro que o avista por estibordo, não é obrigado, em caso algum, a alterar a sua direcção, ou a executar quaesquer outras manobras, nem mesmo para evitar um perigo immediato, e que se metter esse outro a pique ficará impune, uma vez que logre ficar incolume, estabelecida esta jurisprudeucia, repito, seria muito para receiar que os navios grandes e fortes se prevalecessem d'ella em prejuizo dos pequenos e fracos, e que, desacatado e violado impunemente o preceito supremo do regulamento internacional de navegação, todos os mais que lhe estão subordinados servissem apenas para augmentar e aggravar os males que os illustrados Governos que, de commum accordo, elaboraram esse regulamento se propunham diminuir e minorar.

Mas, qualquer que fosse a culpa do Capitão do *City of Mecca*, diz o Sr. Conde de Granville, os factos que o Jury dera como provados mostram que houve negligencia culpavel da parte do Capitão do *Insulano*, que infringíra o artigo 14.º do regulamento e, portanto, as disposições legaes applicaveis á questão sujeita eram as do artigo 1568.º do codigo commercial portuguez, o qual estatue que, se o abalroamento tiver logar por culpa dos dois Capitães ou das gentes das duas tripulações, cada navio supportará o seu damno. Condemnando o *City of Mecca* a supportar todos os damnos, os tribunaes portuguezes commetteram uma violação flagrante da justiça, e é contra esta violação que o Governo de Sua Magestade Britannica julga ter o direito de reclamar para obter uma reparação.

A questão de saber se os tribunaes de um Paiz applicam bem ou mal as leis d'esse Paiz nas sentenças que proferem *ad instantiam partis*, sobre pleitos particulares, dentro dos justos limites da sua jurisdicção e á sombra da soberania e da independencia nacional, é uma questão para cuja decisão nenhum Governo estrangeiro póde julgar-se competente. Inspirando-se no respeito que a Gran-Bretanha sempre professou pelos direitos absolutos das outras Nações, o Sr. Conde de Granville declara que o Governo Britannico *não se julgaria no direito de discutir a decisão dos tribunaes portuguezes, se ella não envolvesse direitos internacionaes da mais alta importancia.* E com effeito, se agora se reconhecesse que o Governo de um Paiz

tinha direito de discutir e apreciar a justiça das sentenças proferidas pelos tribunaes de outro Paiz, e de lhes pôr embargos quando as não julgasse justas, forçoso seria pôr novamente em discussão tudo quanto parecia mais claramente definido no direito das gentes, e mais firmemente assentado no concerto europeu com respeito á soberania, igualdade e independencia das Nações.

Se o Governo de Sua Magestade Britannica não tivesse sido induzido por informações menos exactas ou incompletas a crer que a decisão dos tribunaes portuguezos envolvia e offendia obrigações internacionaes da maxima importancia, não teria de certo reclamado contra esta decisão, como elle proprio declara. E estou persuadido de que o Governo de Sua Magestade Britannica, melhor informado, se convencerá de que a sentença proferida pelos tribunaes portuguezes de nenhum modo prejudica as obrigações que o Governo Portuguez contrahíra pelo facto de adherir ao regulamento internacional de navegação.

A obrigação moral de um contrato internacional é o dever de não illudir a esperança ou a fé que a promessa feita n'esse contrato deve produzir, e a força do dever depende da força das rasões ou da solidez dos fundamentos em que se baseia essa fé: «A Treaty, diz o distincto professor de direito internacional na universidade de Oxford, Mr. Montague Bernard, is an international contract. A contract is an acepted promise. The moral obligation of a contract is the duty of not disappointing the expectation which the promise is calculated to create; and the strength of the duty depends on the strength and the reasonableness of that expectation *(Four Lectures on subjects connected with Diplomacy).*

A promessa que o Governo de Sua Magestade fez, adherindo ao regulamento internacional de navegação, foi a de adoptar e fazer executar e observar este regulamento como lei do Paiz, e a esperança ou a fé que esta promessa legitimamente podia dar ao Governo de Sua Magestade Britannica não foi de nenhum modo illudida ou violada pelo julgamento dos tribunal portuguezes, como acima fica demonstrado.

O simples facto de parecer ao Governo Britannico que os tribunaes portuguezes não haviam applicado as disposições do codigo commercial portuguez conforme era mais justo, não bastaria de per si a servir de fundamento a uma intervenção diplomatica, como reconhece o Sr. Conde de Granville nas palavras citadas. Mas ainda que os principios de direito internacional justificassem a intervenção diplomatica com este fundamento, é de crer que o Governo de Sua Magestade Britannica a não quizesse exercer, porque lhe faltariam elementos essenciaes para apreciar o julgamento dos tribunaes portuguezes sob o ponto de vista da sua conformidade ou não conformidade com as disposições das leis internas do Paiz.

É certo que o jury decidiu que se o *Insulano* tivesse manobrado convenientemente quando viu por estibordo o *City of Mecca,* teria evitado o abalroamento; mas não julgou como provado facto algum que devesse imprimir a esta omissão o caracter de negligencia culpavel ou de culpa no sentido e para os effeitos do artigo 1568.° do codigo commercial portuguez. E ainda que estivesse provado que o Capitão do *Insulano* tivera tambem culpa no abalroamento não se seguia que os tri-

bunaes portuguezes devessem condemnar este navio a supportar o seu damno, em conformidade com o disposto n'aquelle artigo.

Suppõe o Sr. Conde de Granville que a questão fôra posta perante os tribunaes portuguezes nos mesmos termos em que S. Ex.ª a põe agora perante o Governo de Sua Magestade. Mas o que consta pelos documentos authenticos do processo é que a questão foi posta perante aquelles tribunaes em termos completamente diversos. Não confessaram os armadores do *City of Mecca* ou os seus representantes a culpa do Capitão, nem pediram aos tribunaes portuguezes a applicação do artigo 1568.º do codigo commercial portuguez; imputaram toda a culpa ao *Insulano*, e pediram que lhe fosse imposta a responsabilidade por todos os damnos. «Provará, dizem elles na sua contestação, que, em vista do allegado nos artigos 12.º a 26.º, que se dá como reproduzido aqui, foi do vapor *Insulano* a culpa do desastre do abalroamento, *e sobre elle pesa toda a responsabilidade d'aquelle gravissimo acontecimento, nos termos dos artigos* 1339.º *e* 1567.º *do codigo de commercio.*» Se mais tarde invocaram o artigo 1568.º foi quando a sentença de primeira instancia já havia sido proferida, e por consequencia fóra de tempo.

Pela sua parte os armadores do *Insulano*, ou os seguradores, subrogados nos direitos d'aquelles, pediam que toda a responsabilidade fosse imposta ao *City of Mecca*.

Ora, é um principio constantemente consagrado no direito civil d'este Reino, desde tempos antiquissimos, concordemente sustentado pelos mais auctorisados praxistas, e constantemente observado pelos tribunaes que a sentença deve ser conforme ao articulado no libello, ou que o Juiz não deve julgar cousa diversa da que se pedir. Este principio acha-se estabelecido no artigo 281.º do moderno codigo do processo civil, que dispõe o seguinte:

«Produzidas as provas e findas as allegações, o Juiz, certificando-se da legitimidade das partes, proferirá sentença, *não podendo condemnar alem, ou em cousa diversa do que se pedir.*» E no artigo 1054.º o mesmo codigo declara *insanavelmente nullo o accordão que comprehender mais do que objecto do recurso, ou que julgar alem do pedido sobre que versar o recurso.*

Os tribunaes portuguezes estavam, pois, obrigados a limitar o seu exame e o seu julgamento ao que se pedia, e o que se pedia, assim no libello como na contestação ou reconvenção era a responsabilidade inteira e exclusiva de um dos dois navios. Posta a questão n'estes termos, nenhum tribunal justo deixaria de a resolver como a resolveram os tribunaes portuguezes.

A carta constitucional d'este Reino estabelece como garantia dos direitos civis e politicos dos cidadãos portuguezes, que a independencia do poder judicial será mantida e que nenhuma auctoridade poderá avocar as causas pendentes, sustal-as ou fazer reviver os processos findos. Nem o direito constitucional portuguez, nem o direito publico europeu permittem que se faça reviver um processo findo, que se viole a auctoridade da cousa julgada, e que a sentença proferida pelos tribunaes de um Paiz independente sobre um pleito entre partes, e em materia de direito civil, seja submettida a uma arbitragem internacional. Mas em todo o caso esta arbitragem seria completamente inutil.

A sentença proferida pelos tribunaes portuguezes não tem de ser executada em Portugal, mas sim em França e na Gran-Bretanha. Em França os seguradores do *Insulano*, subrogados nos direitos dos armadores ou proprietarios, requereram ao tribunal do Havre a execução da sentença dos tribunaes portuguezes na parte que lhes interessava. Este tribunal, conformando-se com a jurisprudencia franceza, em materia de julgamentos estrangeiros, reviu a sentença dos tribunaes portuguezes, apreciou o seu merito, examinou a questão de facto e a questão de direito, e julgou que esta sentença era perfeitamente justa.

O julgamento do tribunal do Havre foi confirmado pelos tribunaes superiores, *Cour d'Appel* e *Cour de Cassation*, e estes respeitaveis tribunaes julgaram, como V. Ex.ª verá pelos documentos juntos, que os tribunaes portuguezes interpretaram correctamente o regulamento internacional e fizeram inteira justiça ás partes que lh'a requereram. E não é de crer que o Governo da França acceite a decisão de um juizo arbitral convencionado entre Portugal e a Gran-Bretanha, e a faça executar annullando o que já passou em julgado nos tribunaes francezes.

Na Gran-Bretanha a sentença dos tribunaes portuguezes pende ainda do exame dos competentes tribunaes, mas o ponto capital está já resolvido pelo tribunal do almirantado, tendo como relator o eminente jurisconsulto, Sir R. Phillimore, o qual emittiu a opinião de que o mesmo tribunal devia proceder como auxiliar do tribunal portuguez, e completar a execução da justiça, que este deixára incompleta, em consequencia do navio *City of Mecca* ter saído de Lisboa.

«I am of opinion, diz elle, that it is the duty of this court to act as auxiliary of the Portuguese Court, and to complet the execution of justice which, owing to the departure of the ship, was necessarily left unfinished by that court.»

Esta opinião do eminente jurisconsulto e publicista inglez vem já citada nos modernos auctores de direito internacional como a melhor jurisprudencia a seguir em casos identicos (Westlake, on Private international Law, cap. XVII, § 294.— Wharton on conflict of Laws, cap. X, § 665).

N'estas circumstancias, nem o escrupuloso respeito que o Governo de Sua Magestade Britannica tem pela independencia do poder judiciario lhe permittiria avocar a si um processo pendente nos tribunaes inglezes para o submetter a uma arbitragem internacional, nem provavelmente a decisão dos arbitros poderia prevalecer na Gran-Bretanha contra a que definitivamente julgassem esses tribunaes.

As referidas circumstancias mostram tambem que ainda que os principios de direito das gentes justificassem em alguns casos a intervenção diplomatica do Governo de uma Nação contra a execução das sentenças manifestamente iniquas dos tribunaes de outra Nação, não teriam comtudo esses principios justa applicação no presente caso. A sentença de que se trata percorreu todas as instancias dos tribunaes portuguezes, e em todas foi confirmada. Os tribunaes francezes reviram-n'a, examinaram-n'a quanto ao facto e quanto ao direito, e julgaram-n'a justa em todas as instancias.

Esta perfeita conformidade no julgamento dos tribunaes de duas Nações civilisadas, cuja magistratura gosou sempre de boa e merecida reputação, se não pro-

vasse a infallibilidade d'esse julgamento, porque não ha juizos humanos infalliveis, provaria, pelo menos, que elle não podia ser considerado como manifestamente iniquo. Mas acresce ainda que a secção do supremo tribunal de justiça da Gran-Bretanha resolveu que este tribunal devia substituir-se aos tribunaes portuguezes para completar a execução da justiça da mesma sentença, o que de certo não resolveria se a iniquidade de tal sentença fosse manifesta.

Comprazo-me em acreditar que, em vista do que fica exposto, o Governo Britannico reconhecerá que o Governo de Sua Magestade não póde concordar em submetter a uma arbitragem internacional uma questão de responsabilidade civil julgada já definitivamente pelos tribunaes portuguezes. Mas se ponderosas rasões de direito internacional e de direito publico constitucional não permittem ao Governo de Sua Magestade acceitar esta arbitragem, terá elle, comtudo, muita satisfação em entrar n'um concerto com o Governo Britannico e com os Governos das outras Nações maritimas para assegurar mais efficazmente a observancia das regras de navegação e a punição dos culpados nos abalroamentos.

Aproveito esta occasião, etc.

N.º 13

PARECER DOS FISCAES DA COROA

Ill.^mo^ e Ex.^mo^ Sr.—Volto a responder sobre a questão do abalroamento do vapor *Insulano* pelo vapor *City of Mecca.*

Este assumpto tem assumido tão grande importancia, pelo valor do pedido e pela gravidade das questões que envolve para o Governo Portuguez, que para bem se poder apreciar, julgo conveniente refundir, quanto se tem dito, n'um trabalho aprofundado, que possa servir de *memorandum,* onde se trate, como convem, todo o assumpto que fez objecto das notas do ministro de Sua Magestade Britannica; a minha resposta á primeira nota d'aquelle Ministro; e á que me foi ultimamente enviada para consultar.

Seguindo este systema, resumirei n'este trabalho até ao capitulo 4.º a historia circumstanciada dos dois processos, que correram nos tribunaes portuguezes e que hoje estão findos, constituindo *caso julgado;* e tudo o que tive a honra de expor sobre a primeira reclamação do Ministro Britannico:—

No capitulo 4.º consultarei especialmente sobre a materia da ultima nota, em que por aquelle Ministro foi proposto o recurso a arbitragem.

Póde assim ser melhor estudada esta tão importante quanto grave questão.

CAPITULO I

Historia dos processos

1.º No processo 16:823 foram partes:

AA.—William Cotes Worth e outros seguradores Loyds, de Londres, e Bensaude & C.ª representantes da empreza insulana de navegação;

RR.—D. Anderson e George Smith & Sons, de Glasgow, Guilherme Graham Junior & C.ª, na qualidade de consignatarios do vapor *City of Mecca.*

Allegaram os AA. seguradores Loyds, de Londres, que haviam tomado á empreza insulana de navegação, no vapor portuguez *Insulano,* o seguro no valor de 7.000 £ ou 31:500$000 réis por um anno, a começar de 19 de fevereiro de 1874 a igual dia de fevereiro de 1875, com referencia á viagem de Lisboa á Madeira e Açores.

Que tivera logar o risco maritimo pela abalroação do vapor *City of Mecca* com o *Insulano,* de que resultára a perda total d'este e da carga, em virtude do que elles seguradores pagaram á empreza insulana a indemnisação total do seu seguro em 31:500$000 réis; vindo a pedir solidariamente ao Capitão e donos do vapor inglez a indemnisação d'este seguro, como subrogados no direito da mesma empreza, por ser essa a natureza legal dos seguros.

A empreza foi igualmente parte no processo, como de direito.

Deduziram os AA. que o damno causado pela abalroação não tivera logar por accidente puramente fortuito ou de força maior ou inevitavel, mas sim por inteira culpa do Capitão do navio abalroador. O que largamente deduziram no libello, na parte que vae junta por copia.

Os RR. na sua contestação deduziram excepção de incompetencia, contestaram o libello e reconvieram:

—Excepção de incompetencia, porque os RR. eram todos estrangeiros e o sinistro tivera logar a 10 milhas da costa de Portugal e por isso fóra das aguas portuguezas;

—Contestaram os artigos do libello com a materia extensamente deduzida na contestação, nos artigos que vão juntos;

—Reconvenção, porque allegaram que os AA. eram responsaveis solidariamente para com os RR. pela quantia de 17:005$330 réis, alem do mais que se liquidasse de prejuizos soffridos pelo navio *City of Mecca.*

N'este processo na sentença de primeira instancia, depois de largamente expostos os factos, conforme as decisões do jury e o direito, concluiu-se:

«Portanto e mais dos autos e direito applicavel, e supprindo qualquer erro supprivel do processo;—julgo competente este juizo para conhecer da acção proposta, incompetente a pessoa do R. Guilherme Graham Junior & C.ª, e como tal o absolvo da instancia; competentes os AA. seguradores Loyds, de Londres, constantes da apolice de seguro a fl. , que juntaram procuração, e os restantes represen-

tados pelos segurados; e competentes tambem os RR. capitão e donos do vapor *City of Mecca,* e julgo procedente e provada a mesma acção e improcedente e não provada a reconvenção; e n'essa conformidade condemno solidariamente os RR. David Anderson e George Smith & Sons a pagarem aos AA. a quantia pedida e juros desde o desembolso, e bem assim os condemno na multa legal, tanto do pedido no libello como na correspondente ao pedido na reconvenção, em que tambem condemno o reconvinte Guilherme Graham Junior & C.ª, que pagará um vigesimo das custas, pagando os outros RR. as restantes.—Lisboa, 17 de dezembro de 1876.=*Manuel Joaquim Gomes.*»

Confirmada esta decisão por accordão da relação de Lisboa, de 2 de maio de 1878, foi d'este interposto recurso de revista, que não foi concedida por accordão de 21 de julho de 1879, publicado na folha official de 5 de agosto. É a este accordão que as notas do Ministro de Inglaterra se referem e é elle que faz, em parte, objecto da reclamação. A este accordão foram oppostos embargos pelos RR., que não sendo attendidos, passou a sentença em julgado.

2.º No outro processo n.º 17:364 foram:

AA.—A companhia de seguros *Atlantique* e outros;

RR.—O Capitão, consignatarios e donos do barco a vapor inglez *City of Mecca.*

Pediam outro seguro na importancia de 49:500$000 réis, que elles tiveram de pagar á empreza insulana, acrescidos os juros legaes.

N'este processo o Juiz de primeira instancia commercial (já outro) proferiu sentença, com data de 29 de maio de 1877, largamente desenvolvida tambem, em que julgou incompetente o fôro portuguez para conhecer da acção. Interposto pelos AA. recurso para a relação, foi aquella sentença revogada e julgado competente o juizo de Lisboa para conhecer da acção, por accordão de 23 de janeiro de 1879. Documentos que vão juntos.

Contra este accordão foi interposto recurso de revista pelos RR., que não foi concedida por accordão do supremo tribunal de justiça, em data de 15 de junho de 1880, que vae junto. Vão juntos tambem os quesitos propostos ao jury em ambas as acções e as respostas dadas, o que expõe os factos, que assim se acham legalmente provados.

Ao accordão foram oppostos embargos, que não tendo sido attendidos, passou em julgado o accordão de segunda instancia condemnatorio.

Esta é a exposição dos dois processos, que actualmente se acham findos, e em que os fundamentos dos pedidos pelos AA. e a defeza pelos RR. são identicos.

CAPITULO II

Primeiro pedido feito pelo Ministro de Sua Magestade Britannica em Lisboa, e resposta que foi dada aos pontos que faziam objecto da nota do mesmo Ministro

Não extractarei esta extensissima nota, que occupa 80 paginas. Transcreverei aqui apenas os termos da sua reclamação.

«Em nota que tive a honra de dirigir a V. Ex.ª, em 10 de agosto ultimo, diz o Ministro de Inglaterra: informei que o Governo de Sua Magestade se reservava o direito de *intervir diplomaticamente contra* a execução da sentença proferida pelo supremo tribunal na causa de David Anderson e George Smith é Filhos, contra Loyds e outros de Londres; tenho agora a declarar que o Principal Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros, em consulta com os Fiscaes da Corôa, tendo dado ao assumpto a séria consideração que merece, é de parecer, que, tanto pelo que diz respeito á questão de competencia, como pelo sentido e applicação do regulamento da navegação internacional, esta questão é uma das que reclamam a intervenção diplomatica. Recebi consequentemente instrucções para expol-a a V. Ex.ª com todos os promenores, e para manifestar a esperança de que o Governo de Sua Magestade Fidelissima examinará com o mesmo sincero desejo que tem o Governo de Sua Magestade de chegar a um accordo amigavel sobre o assumpto.

«As consequencias, tanto com relação aos principios de direito internacional, como no tocante aos assumptos da pratica internacional que elles abrangem, são de grave importancia e prendem com questões que dizem respeito igualmente á todas as Potencias maritimas. Ainda mais: o caracter distinctivo de Portugal como Potencia maritima e as grandes tradições associadas com a sua historia n'este assumpto, dão um interesse particular á attitude que Portugal possa tomar a respeito d'essas questões; e, por isso, quasi que não preciso observar, que se o Governo Portuguez adherir á theoria da indefinida e praticamente illimitada jurisdicção territorial no alto mar, theoria apresentada no accordão do supremo tribunal, e acceitar a errada explicação dos regulamentos maritimos, de que aquelle accordão foi obrigado a lançar mão para confirmar o que fôra julgado no tribunal inferior, o effeito perturbador d'essa decisão estender-se-ha a circulos mais vastos do que os primeiramente affectados por um tal julgamento...»

Examinando os dois processos (supposto seja de um só, o primeiro, que a nota trata) vê-se, seja qual for a opinião sobre o julgado, que o Ministro Inglez e o seu Governo foi erradamente informado dos processos; do que n'elles se acha julgado; e de que haja ahi materia para reclamação entre Nações cultas e independentes. É o que passo a expor.

Respondendo sobre esta reclamação ponderei o seguinte, que tambem aqui transcrevo para poder ser cabalmente apreciada a questão.

Toda a questão versa sobre os seguintes pontos:

1.° Se os tribunaes portuguezes julgando-se competentes nas acções propostas, offenderam os principios de direito internacional, prorogando a sua competencia fóra das leis portuguezas, e applicando o direito do Reino a quem não lhe estava sujeito;

2.° Se julgaram dando errada interpretação ao decreto de 12 de março de 1863, decreto que tem a natureza de accordo internacional, que não póde assim ser diversamente entendido em Portugal, do que o é nas outras Nações signatarias d'esse accordo.

A primeira nota analysava os fundamentos das acções e as provas dos autos, e sobre uns e outros emittia opinião.

O Governo Portuguez não deve suppor que o Ministro Inglez n'esta côrte quizesse n'uma nota decidir da justiça dos pleitos. Assimilhar-se-hia a uma *revisão de sentença*. Não podia por isso acceitar a discussão n'este campo, que equivaleria então, ou á prevenção do julgamento ou á revisão d'elle, tudo alheio da interferencia dos Governos, pois não são elles que julgam.

O Governo Portuguez devia abster-se de apreciar qual das partes tinha justiça, unicamente lhe cumpria examinar se os tribunaes portuguezes tinham competencia para tomar conhecimento da questão, e se fundaram as suas decisões em errada intelligencia do decreto de 12 de março de 1863. Este foi, por isso, o systema que segui na minha resposta fiscal dada sobre essa nota, e que reproduzo aqui em parte.

N'uma nota não podia conhecer-se da questão de facto, apreciada pelos tribunaes sobre os depoimentos das testemunhas e sobre todas as peças do processo.

Os julgamentos dentro de cada Paiz repousam sobre a soberania nacional exercida por um dos poderes fundamentaes do Estado; e, salvos casos excepcionalissimos, de outro caracter que não é o de que se trata, não podem os Governos estranhos fazer mais do que reclamar contra a competencia, se os tribunaes offenderam os principios de direito das gentes, tomando conhecimento das questões. É este o direito publico da Europa.

1.° Tratava a nota extensamente do limite dos mares territoriaes.

Sobre este ponto, para assentar doutrina disse que em pleno mar todas as nações tinham iguaes direitos. Não é um estado negativo, como em algumas das allegações no processo se seguiu; ao contrario, é um estado affirmativo ou positivo de direitos para as differentes Eações maritimas.

O mar alto, em rasão da sua immensidade, que o torna proprio aos usos de todos, não é susceptivel de occupação permanente; succede differentemente com o espaço proximo das costas coberto pelas aguas, já porque os usos especiaes a que essa parte dos mares é propria, são limitados; já porque o livre uso que seria feito por todas as Nações, poderia ser nocivo e perigoso para as Nações costeiras, sem certa ordem de limitações e precauções, que convenientemente as assegurassem.

O mar que banha ás costas de qualquer Paiz póde ser considerado, até uma certa distancia, como sua defeza ou barreira natural, e por isso como seu accessorio,

por esse principio é julgado pertencer ao Paiz que limita. A cada Nação é reconhecido direito de policia e de jurisdicção sobre a *parte do mar,* que lhe é limite e que se considera assim, debaixo d'esta idéa, fazer parte do seu territorio. Mas esse direito não é de tal modo absoluto que a Nação possa n'elle prohibir a navegação commercial, que não contrarie o seu regimen costeiro. Até onde vae este direito não é necessario tratal-o aqui sobre todos os seus pontos.

Uns entendem que, no que toca á navegação, cada Nação não tem a plena propriedade do *mar territorial,* mas sómente jurisdicção n'essa parte das aguas: *Quamvis in mare non sit territorium, tamen in eo jurisdictio exercetur.*

Outros dizem que é propriedade gravada com uma servidão natural em proveito de todos os povos navegadores.

Eu entendo que o exercicio de auctoridade e poder pelas Nações costeiras nos mares que as limitam é de direito publico e não de direito particular. Tudo quanto n'essa parte do mar póde ser apropriado pertence á Nação costeira, assim a pesca e os despojos do mar: tudo quanto conduza á segurança e policia da costa, póde ser estabelecido, e d'ahi as precauções de defeza, a fiscalisação aduaneira, a jurisdicção, que é consentanea ainda d'aquelle principio.

Fóra d'isto o direito não póde ir mais longe, e a liberdade do mar é plena. Por isso o direito de navegação ao longo das costas não é *uma concessão por accordo das Nações,* mas um consectario do principio, hoje absoluto, da liberdade dos mares. Esse estado unicamente soffre aquellas limitações necessarias para a segurança, a defeza e a policia, — e para os usos exclusivos da Nação limitrophe, no que possa ser objecto de apropriação.

Schelden Amos, n'uma memoria publicada em Inglaterra, em 1877, repelle a assimilação do mar perto das costas, ao territorio propriamente dito. Reconhece que a idéa de soberania territorial comprehende necessariamente o exercicio de uma certa auctoridade e de uma certa jurisdicção sobre o mar que borda o territorio, mas segue ao mesmo tempo que essa auctoridade e essa jurisdicção não são illimitadas, e devem ter sómente por fim a protecção d'esse territorio.

Bluntschli diz (n.º 322 e nota): «Les navires, qui se bornent à longer les côtes d'un État dans la partie de la mer, qui fait partie du territoire de ce dernier, sont soumis temporairement à la souveraineté de cet État, en ce sens, qu'ils doivent respecter les ordonnances militaires ou de police, prises par lui pour la sûreté de son territoire et de la population côtière.

«La juridiction de l'État riverain ne s'étend sur la *mer voisine,* que dans la mesure jugée nécessaire par la police et les autorités militaires. Le navire est, sous tous les autres rapports, aussi libre, que s'il se trouvait en pleine mer, c'est-à-dire, qu'il est regardé comme une partie flottante du territoire de l'État dont il dépend.»

Entretanto a Inglaterra no *bill* de 16 de agosto de 1878 levou muito mais longe o direito do estado, e não poderá por isso recusar ás outras Nações, nem o direito de decretarem por igual fórma, nem a reciprocidade.

Dispõe o artigo 2.º do *bill* citado, adoptado em consequencia da questão Franconia:

Que a infracção commettida por um individuo, subdito inglez ou não, em pleno mar, nas aguas territoriaes inglezas, recae sob a jurisdicção do almirantado, quando mesmo essa infracção tenha sido commettida a bordo de navio estrangeiro ou por meio de navio estrangeiro; o auctor d'esta infracção poderá ser preso, julgado e punido em Inglaterra;

Que o procedimento em virtude d'este artigo não terá logar senão com o consentimento de um dos Principaes Secretarios d'Estado e sob sua declaração de que acha opportuno que assim se proceda;

Que quanto ás infracções submettidas palo presente *bill* á jurisdicção do almirantado, as aguas territoriaes abrangem toda a extensão de pleno mar comprehendida a menos de uma legua maritima da costa, medida na baixamar.

Ha aqui a notar duas cousas: a grande extensão que a Inglaterra acaba de dar ao direito particular da Nação nos mares territoriaes, o que lhe foi muito contestado pelos seus jurisconsultos; e a competencia que entendeu ter e que por isso não poderá negar ás outras Nações, para assim, independente de accordo internacional e como acto puramente de direito interno, legislar sobre o assumpto, estabelecendo aquellas prescripções, que alteraram as relações legaes até então estabelecidas para com os navios dos outros Paizes.

Diversamente entendem Fiore, *Droit Pen. Intern.*, Part. 1.ª, e Ch. Calvo, tomo 2.º, § 1:117.

Com relação á linha a que chega o direito das Nações nas costas que as limitam, não póde dizer-se que haja completa conformidade; nem ainda, não obstante ser a designação da extensão de um direito, que affecta as relações internacionaes e que por isso entre Nações tem entrado em tratados, que todavia seja dependente essa fixação de accordos internacionaes. Vê-se que a Inglaterra no *bill* citado o decretou por auctoridade propria, e consultando o direito interno de outros Paizes, encontram-se ahi fixadas disposições reguladoras por igual meio.

Em França, pela lei de 4 germinal do anno 2.º, foi fixada a zona do mar territorial em 2 myriametros ou 5 leguas; e os navios que entram n'essa zona e as mercadorias que levam são sujeitas á fiscalisação das alfandegas francezas.

A Hespanha, fundando-se na provisão de 17 de dezembro de 1760, confirmada pela resolução regia de 1 de maio de 1775 e pelo artigo 15.º do decreto de 3 de maio de 1830, mantem o seu direito sobre os mares territoriaes até 2 leguas das costas.

Em Portugal no alvará de 4 de maio de 1805, para se determinar quaes seriam as presas que deviam ser consideradas como illegitimas, sendo n'aquella epocha Portugal neutro na guerra, declarou-se: —

«... haver-se-hão por illegitimas todas as presas apprehendidas com offensa dos mares territoriaes (de Portugal) e adjacentes, em tanta distancia quanta abranger o tiro do canhão, ainda que não haja bateria em frente da situação, em que se fizer a presa.»

No tratado entre Portugal e Inglaterra de 3 de julho de 1842, prohibitivo do trafico, diz-se no n.º 4.º do artigo 3.º:

«Não será licito visitar ou deter, debaixo de qualquer pretexto ou motivo que seja, embarcação alguma mercante fundeada em qualquer porto ou ancoradouro pertencente a qualquer das duas Altas Partes Contratantes, *ou ao alcance do tiro de peça das baterias de terra . . .*»

Tal tem sido e é o direito estabelecido em differentes Nações.

Como theoria, e visto que a nota tanto se refere a este ponto, entendo que decretar uma zona demasiado larga é perigoso para as Nações; quanto mais esse direito se contiver nos limites mais commummente reconhecidos, tanto mais será incontestado.

Quanto a mim o chamado direito de soberania, ou por extensão, dito *territorial*, sobre o mar costeiro, cessa onde a Nação não póde fazer respeitar a sua auctoridade por meio das forças, de que possa dispor na guarnição e fiscalisação das suas costas. É esta a meu ver a intelligencia do principio: *Terræ dominium finitur ubi finitur armorum vis.*

Só assim se póde explicar aquellas divergencias no direito de differentes Nações, e a auctoridade com que por vezes o têem fixado por auctoridade propria. Entretanto a opinião mais geral é considerar essa distancia a de 3 milhas maritimas, a partir da baixa mar; limite que coincide com o alcance reconhecido do canhão (Bluntschli, n.º 302, nota; Fiore, *Droit Pen. Inter.*, n.º 11; Ortolan, chap. 8.º; Calvo citado).

Na ausencia de disposição legal expressa, que outra cousa estabeleça, não deve o Governo Portuguez pretender pela interpretação levar mais longe no mar costeiro o reconhecimento do seu direito, ou a zona do mar territorial, e muito mais com relação a factos já passados.

Mas na nota ha um equivoco, provavelmente proveniente da deficiencia de informações exactas sobre os processos. O fundamento da competencia para os tribunaes portuguezes tomarem conhecimento d'aquellas questões e se julgarem competentes, não foi a sustentação ou decisão, de que o abalroamento a 10 milhas devesse ser considerado occorrido em aguas portuguezas.

Não foi esse o fundamento tomado em nenhuma das sentenças; e o supremo tribunal no accordão de 21 de junho de 1879, negando a revista, nada mais fez do que manter o julgado no accordão da relação de Lisboa, que confirmára a sentença do tribunal commercial.

É este um ponto importantissimo na questão. Os documentos que junto esclarecem-no completamente. Hoje ainda mais o esclarece o outro accordão do supremo tribunal de justiça de 15 de junho de 1880, junto tambem como documento.

CAPITULO III

Competencia dos tribunaes portuguezes para tomarem conhecimento da questão e a julgarem

A affirmação de que *se denega justiça em Portugal,* conforme é dito nas duas notas, não é ponto de reclamação que o Governo possa acceitar!

N'um unico ponto, pois, póde o Governo receber a reclamação, é no exame *do principio da competencia*, porque esse tem effeitos internacionaes.

Já notei, e consta dos documentos que acompanham esta resposta fiscal, que os tribunaes portuguezes não se julgaram competentes, porque entendessem que o direito do *mar territorial portuguez* ía até 10 milhas, limite em que o abalroamento teve logar. No accordão invocado do supremo tribunal de justiça, onde esse principio é tocado, não é elle a base ou fundamento da competencia, essa já vinha julgada por outros fundamentos; o tribunal negou a revista e manteve o julgado pelos seus fundamentos. É esta a natureza das decisões *em revista;* desde que esta é negada, subsiste o que vem julgado pelos seus fundamentos, e nada mais. O tribunal apreciou assim um ponto de doutrina, mas não alterou com isso a decisão recorrida, que pela negação da revista ficou a mesma. Essa decisão, que ficou subsistindo, é a que era mister ter em vista e apreciar, se acaso se queria tomar conhecimento do julgado. Hoje o ultimo accordão do supremo tribunal mais esclarece este ponto.

A competencia dos tribunaes portuguezes para tomarem conhecimento da questão não depende de leis externas, mas unicamente do direito interno do Paiz; e essa competencia é uniforme com o direito e com a jurisprudencia das Nações cultas. Na primeira nota não se tratou o assumpto debaixo d'esta consideração e era a a unica sob que podia ser tratada.

As leis internas são actos da soberania da Nação, em que não têem intervenção as outras nações; e no proprio territorio têem essas leis absoluta e omnimoda applicação a todos, conforme os seus termos, salvas as isenções fundadas no principio da ex-territorialidade, ou estabelecidas nos tratados. As Nações que não têem esse amplissimo direito, não são independentes, não têem plena soberania. Assim a França consignou, sem dependencia de accordo das outras Nações, o artigo 14.º do seu codigo civil, que dispõe: «L'étranger, même non résident en France, pourra être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un français; *il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en Pays étranger envers des français.* E applica-o como lei interna, sem que esse exercicio lhe possa ser contestado ou lh'o tenha sido por outras Nações.

No codigo civil belga estabelece-se o mesmo principio.

Similhantemente no codigo civil portuguez, no artigo 28.º, dispõe-se:

«Os estrangeiros, sendo encontrados n'este Reino, podem ser demandados perante as justiças portuguezas *pelas obrigações contrahidas com portuguezes em Paiz estrangeiro.*»

Só tem de differença com o artigo francez a circumstancia de tornar dependente a competencia, de que o estrangeiro seja encontrado no Reino. Mas esta limitação não tem valor para o caso de que se trata, como logo direi.

É doutrina incontroversa entre os jurisconsultos, que pelas palavras «*pour les obligations par lui contractées*» do artigo francez (a que correspondem as portuguezas «*pelas obrigações contrahidas*») comprehendem-se todas as obrigações prove-

nientes de contratos ou de *quasi contratos, de delicto ou de quasi delicto* ou culpa, ou ainda da cessão do credito.

É concordante a segunda parte do artigo 2364.º do codigo civil portuguez:

...A responsabilidade civil consiste na *obrigação,* em que se constitue o auctor do facto ou da omissão, de restituir o lesado ao estado anterior á lesão, e de satisfazer as perdas e damnos que lhe haja causado.

Aquella é a doutrina seguida na pratica, conforme diz Demolombre, jurisconsulto dos mais notaveis entre os primeiros, e que mais larga e profundamente têem escripto sobre direito.

São as suas palavras:

«Et d'abord, il est certain que l'article 14ᵉ code civil ne doit pas être limité aux obligations résultant d'un contrat; ce mot *contractées,* n'a pas ici une acception spéciale; la preuve est dans l'article 15ᵉ, où évidemment il comprend toutes les causes d'obligations, et aussi dans la raison, dans la nécessité même, puisque le français envers lequel un étranger a commis un délit, n'en est que plus favorable encore, et qu'on ne saurait même lui objecter alors qu'il l'a choisi pour débiteur. Il n'y aura donc pas de difficulté vraiment sérieuse, toutes les fois que l'étranger se sera obligé lui-même et *par son fait personnel envers le français,* DE QUELQUE MANIÈRE QUE CE SOIT.»

E ainda n'outro logar, tomo 1.º, pag. 250:

«Le français peut citer devant les tribunaux, son debiteur étranger de quelque manière qu'il en soit devenu créancier, *par contrat, quasi contrat, delit ou quasi delit.*»

O artigo 104.º do codigo penal invocado no accordão do supremo tribunal, e que é objecto de tão grandes reparos na nota do Ministro Inglez, não é um artigo penal, como por equivoco se suppõe n'aquella nota, mas sim de reparação civil, que na economia do codigo penal portuguez ali se encontra, como tudo quanto corresponde a reparação civil, e que depois foi igualmente tratado na parte 4.ª do codigo civil:

«Aquelle que por sua falta ou negligencia causou a outrem algum damno, é é responsavel pela sua reparação.»

Este artigo invocado do codigo penal é correspondente aos artigos 1370.º e 1383.º do codigo civil francez. Trata, como se vê, pura e simplesmente da reparação do damno, e é no capitulo *da responsabilidade civil* que se acha inscripto. É o que os jurisconsultos chamam *quasi delicto;* omissões dos deveres de cada um, que as leis não consentem, quando d'ellas podem resultar damno ou perda de outrem (Coelho da Rocha, *Direito civil,* § 132.º).

Pelo damno compete sempre ao prejudicado acção para pedir a indemnisação, o que é materia de direito civil; ou materia do que se chama *quasi delicto,* isto é, proveniente de *culpa* e não de crime, mas que dá igualmente direito á indemnisação. No crime, porém, alem da reparação civil ou do damno, ha a pena que, no caso de que se trata, não teve logar, pois não houve processo criminal.

Demorei-me n'esta exposição, porque é aqui grande a confusão da primeira nota do Ministro de Inglaterra.

Que em materia de abalroamento a responsabilidade pelo damno causado procede pela culpa ou falta comprovada, não é objecto de duvida. Dispõe-no o artigo 1567.° do codigo commercial portuguez, e são concordes os codigos de todas as outras Nações.

O damno causado pelo abalroamento cria a obrigação de reparação por quem d'elle é culpado, e submette por isso o navio a essa responsabilidade; codigo commercial, artigo 1339.°; e a generalidade do artigo 28.° do codigo civil portuguez e do artigo 14.° dos codigos civis francez e belga, abrange essa classe de obrigações civis (como fica exposto) e a garantia sobre o navio abalroador.

Fœlix, tomo 1.°, n.° 175 diz:

«Um estrangeiro póde ser julgado pelos tribunaes francezes, pelo prejuizo que causou, *por culpa sua*, a um francez, ainda que isso fosse em Paiz estranho...», doutrina que auctorisa com a citação de muitos casos julgados. Temos firmado assim, sem a menor duvida, que o artigo 14.° do codigo civil francez, e por isso o 28.° do codigo civil portuguez, abrangem na designação de obrigações, as resultantes da culpa ou falta, e por isso a reparação pelos prejuizos de abalroamento, quando se mostre que uma das partes foi a culpada.

Esta jurisprudencia é seguida nas differentes Nações com tanta firmeza, que, bem se póde dizer, constitue jurisprudencia geral na especie precisa de que se trata.

Em França tem sido constantemente applicada aos navios mercantes *nos casos* de abalroamento. Em 1872 foi julgada em recurso, pelos tribunaes, a competencia do tribunal de Marselha no abalroamento dos dois navios inglezes *Sardis* e *Thetis*.

N'este caso cumpre notar:

1.° Que ambos os navios eram inglezes;

2.° Que o abalroamento teve logar em pleno mar, e não nas aguas de Marselha.

3.° Que a acção foi posta no tribunal de Marselha pelo unico motivo de ser d'aquella cidade a companhia seguradora *Industrie Française*, e por isso pelo fundamento de ter applicação ao caso a disposição do artigo 14.° do codigo civil.

«...Attendu d'une autre côté, que l'article 14 code civil, que permet au français de citer un étranger devant les tribunaux français à raison des obligations contractées envers lui même en Pays étranger, ne distingue point, entre les obligations resultant des contracts, et celle qu'engendrent les quasi contrats, les délits et les quasi délits, que le français peut donc appeler, devant les tribunaux français, l'étranger au quel il imput un fait dommageable, et dont il poursuit la réparation. D'où il suit qu'en déclarant que la compagnie d'assurance l'*Industrie Français*, n'avait aucune action directe et personnelle contre les armateurs et le Capitaine du navire la *Thetis*, et que simplement substituée, par l'effet du délaissement aux droits d'étrangers propriétaires du navire le *Sardis*, elle ne pouvait poursuivre ces étrangers devant le tribunal français en réparation du dommage causé par l'abordage, l'arrêt attaqué a meconnu les dispositions des articles 332 code commercial

et 1382 code civil, et par suite violé l'article 15 du même code *(Journal du droit international privé,* 1874, pag. 24 e 25)».

Em 1873 foi igualmente julgada contra a companhia do canal de Suez, apesar de estrangeira, a competencia dos tribunaes francezes para a condemnação d'aquella companhia por excesso de direitos, tendo o julgamento por fundamento unicamente a competencia conferida pelo artigo 14.° do codigo civil (citado jornal e anno, pag. 308).

Ainda no mesmo anno se fez applicação do mesmo principio no caso de abalroamento da barca *Marie Therese,* com o navio sueco *Phenix.*

«...D'ailleurs l'article 14 code civil dispose que l'étranger même non résident en France pourra être cité devant les tribunaux français pour les obligations par lui contractées en Pays étranger envers des français et aux termes de l'article 1370 du même code, les quasi délits constituent des obligations civiles auxquelles s'applique l'article 14 précité.» (Citado jornal, 1875, pag. 113.)

Vê-se que é sempre os tribunaes francezes tomando conhecimento da responsabilidade civil de estrangeiros, por abalroamentos, só pela competencia estabelecida no artigo 14.° do seu codigo civil.

Ainda debaixo de outra consideração, em materia de abalroamento, tem sido seguida a competencia dos tribunaes francezes contra estrangeiros, sem dependencia de que o sinistro tivesse logar em aguas territoriaes francezas. Assim se vê em Dalloz V. *Compétence commercial,* n.° 515.

Foi julgado que a acção em reparação dos damnos causados por abalroamento no mar era competentemente instaurada perante o tribunal mais vizinho do logar do sinistro, e não do domicilio do réu.

Não citarei para aqui quanto escreveu aquelle jurisconsulto sobre este ponto (V. *Droit Maritime* n.° 2306), porque daria isso ainda mais largas proporções a este trabalho, mas refiro-me ao que ali se diz, que póde ser consultado.

Uma consideração devo fazer ainda, que julgo da maior importancia, e é que a pratica tão larga, quanto acabo de expor, da competencia dos tribunaes francezes, não tem dado motivo a reclamação alguma diplomatica da Inglaterra, nem de nenhuma das outras Nações, a cujos subditos se referem os julgados que tenho citado, e muitos outros identicos; e não houve nem podia haver motivo de reclamação, porque se tratava da applicação da lei interna do paiz, no exercicio da plena soberania nacional. Mas não pára aqui a competencia que tenho notado.

Na Belgica os tribunaes têem-se sempre julgado competentes para ordenar, mesmo entre estrangeiros, sobre objectos ou valores que se encontram ali, a execução de obrigações contrahidas fóra do Paiz. Assim succedeu no caso de abalroamento do navio *Trinitad,* italiano, na rade de *Flessingue* com o navio *Herrington,* inglez. Tendo este ultimo arribado a Anvers para reparar avarias, foi ahi demandado e julgado o Capitão. Acha-se esta decisão no citado *Journal,* 1874, pag. 84 e 85.

Tudo quanto fica exposto firma incontestavelmente a competencia dos tribunaes portuguezes na questão do *City of Mecca* e *Insulano,* baseada na disposição

do artigo 28.º do codigo civil, ao qual não póde negar-se entre nós a applicação que a jurisprudencia da Europa tem sanccionado, como fica demonstrado.

Diz-se no artigo 28.º:

«Os estrangeiros, sendo encontrados n'este Reino, podem ser demandados perante as justiças portuguezas pelas obrigações contrahidas com portuguezes em Paiz estrangeiro.»

No caso do *City of Mecca*, de que se trata, dão-se as tres hypotheses previstas n'este artigo:

1.ª Que os estrangeiros responsaveis sejam encontrados no Reino;

2.ª Que a obrigação seja para com portuguez;

3.ª Embora contrahida em paiz estrangeiro.

1.ª Se o abalroamento teve logar por culpa do Capitão, cousa que aos tribunaes pertencia decidir, o prejuizo é por elle supportado *in solidum* (artigos 1567.º e 1583.º do codigo commercial portuguez) e envolve a responsabilidade do dono (Dalloz, *Droit Maritime* n.º 1137. Armand Dalloz e Rolland de Villargues, *Diction.; de Droit Civil Belge*, V. *Capitaine*, n.ºs 130 e 131).

Tambem o artigo 28.º (codigo civil portuguez) não é excepção á regra *actor sequitur forum rei*, porque nos casos de abalroamento, quando ha direito a indemnisação, a competencia que tem de applicar-se é a que resulta dos *quasi delictos*, que não está subordinada áquelle principio; ou a que recáe sobre objectos mobiliarios existentes a essa epocha no Paiz, o que é o direito inglez, como logo se verá. Em todo o caso é a competencia geral que a lei estatue para similhantes casos.

Ainda tem applicação para sustentar a mesma competencia, mas por outra ordem de principios, a do primeiro porto encontrado depois do sinistro, o que diz Dalloz, V. *Droit Maritime*, n.º 2305, doutrina que é para o caso de serem ambas as partes estrangeiras.

O Capitão do *City of Mecca* e este navio achavam-se no porto de Lisboa, quando as acções foram intentadas, e fica demonstrado que a responsabilidade do capitão é solidaria e comprehende igualmente o navio e o dono; e este é o direito e a jurisprudencia commercial. Cumpre notar aqui que em direito mercantil o uso suppre frequentemente o silencio da lei. Em materia commercial o uso geral e constante tem o valor de lei, diz Dalloz, cuja auctoridade ninguem tem força para infirmar (V. citado, n.º 2306).

Deu-se pois no caso do *City of Mecca* claramente a primeira hypothese do artigo 28.º do codigo civil portuguez.

Não invoco para aqui a disposição do artigo 179.º da N. R. Jud., vigente á epocha do sinistro, porque não se trata de domicilio, nem o artigo 28.º o exige, mas unicamente que o responsavel seja encontrado no reino.

2.ª Que a *Empreza Insulana* é portugueza não é objecto de duvida, porque foi condição da sua constituição (decreto de 8 de julho de 1863), e os seguros estão subrogados em parte nos direitos da Empreza, como é de direito. Deu-se pois tambem a segunda condição.

3.ª Não póde dizer-se que o artigo 28.º do codigo civil portuguez e o artigo 14.º do codigo civil francez, quando dizem «em paiz estrangeiro», excluam as obrigações resultantes de abalroamentos no mar alto, fóra de aguas territoriaes de qualquer Nação. Occorre desde logo que, sendo innumeros os casos similhantes, nunca, como fica notado, na jurisprudencia das Nações, e refiro-me especialmente á França, se acceitou similhante principio de incompetencia. Seria absurdo dizer, que, não sendo o mar alto propriedade de nenhuma Nação, ninguem tem competencia nos casos de obrigação ahi contrahida pelo facto de abalroamento! É alem d'isso principio recebido, que: «Les navires d'une nation navigant sur la haute mer sont regardés come de portions flottantes de leur territoire; ou comme la continuation ou le prolongement du territoire». (Hœfter § 78.º, Bluntschli n.ºs 317 e 318, Ortolan, cap. 9.º)

O mar alto não determina competencia, mas tambem não a annulla. Os factos ahi occorridos são sujeitos ás diversas competencias estabelecidas nas differentes leis, mas todos estão sujeitos a alguma.

Por tudo quanto fica dito, a competencia dos tribunaes portuguezes para julgarem a questão do abalroamento soffrido pelo vapor *Insulano*, não póde ser objecto de reclamação diplomatica, porque aquella competencia promana do direito interno do Paiz; mostra-se em perfeita identidade com a jurisprudencia geralmente seguida nas outras Nações; e nada tem com a questão das aguas territoriaes.

O caso invocado do navio *Franconia*, a que a nota se refere, não tem applicação a este assumpto, porque procedeu da omissão da lei interna ingleza para a competencia criminal, na hypothese de que se tratava.

No mez de fevereiro de 1876 o navio allemão *Franconia* abalroou o navio inglez *Shathclyde* no mar da Mancha, a menos de uma legua maritima de Douvres, e n'esse sinistro foi victima um passageiro do navio inglez. O Capitão do *Franconia*, tendo abordado a Douvres, achou-se assim nos limites da jurisdicção dos tribunaes da *justiça criminal ingleza*. Foi preso e accusado de homicidio por negligencia, *homicide by negligence*, perante o tribunal criminal central de Londres.

O conselho do accusado declinou a competencia do tribunal. As testemunhas foram ouvidas e o jury pronunciou um *veridictum* de culpabilidade, mas o Juiz sobre esteve no julgamento, até que a questão de incompetencia fosse julgada pelo tribunal dos casos reservados á Corôa. Depois de prolongados debates o tribunal, pela maioria de oito votos contra seis, julgou a incompetencia.

Fez-se então uma lei especial para os casos futuros, comprehensiva da especie; essa lei foi o bill de 1878, que já deixei transcripto.

Noto pois:

1.º Que foi uma acção criminal e não civil a de que ali se tratou, e a do *City of Mecca* é civil;

2.º Que se em Inglaterra se julgou a incompetencia n'aquelle caso, por ser omissa a legislação interna do Paiz, não o é no caso do *City of Mecca* a legislação portugueza, como fica demonstrado;

3.º Que a Inglaterra preencheu a omissão da sua legislação por uma lei interna e não póde por isso reclamar, visto em Portugal achar-se comprehendido na legislação do Paiz o caso de que se trata agora.

Notarei ainda que por parte dos representantes do *City of Mecca*, supposto fosse opposta a excepção de incompetencia, foi reconhecida todavia para a reconvenção com que no mesmo processo vieram. E ha ainda a notar que no começo das acções nada foi reclamado por parte do Governo Inglez, nem as partes protestaram, e não o tendo feito, tendo reconvindo e havendo seguido os processos até ao supremo tribunal, sem que antes reclamação alguma diplomatica fosse apresentada, ha de parecer extemporanea a que é feita agora, quando as causas se acham julgadas! E isto tanto mais é procedente, quanto no processo agora reclamado, a sentença que foi confirmada e contra a qual se não concedeu revista tem a data de 17 de dezembro de 1876. Se ella podesse ser objecto de reclamação diplomatica, essa reclamação deveria ser feita logo, e não quando não havia já materia nova, e os processos estavam julgados.

CAPITULO IV

Exame da ultima nota do Ministro de Sua Magestade Britannica

PRIMEIRO PONTO

N'esta nota, depois de dizer os motivos da demora do exame da questão por parte do Governo de Sua Magestade Britannica, junta o mesmo Ministro, em resumo, o seguinte:

Que sobre dois pontos baseára o Governo Inglez o seu direito de intervenção diplomatica:

1.º Na incompetencia da jurisdicção dos tribunaes portuguezes;

2.º Na falta em que incorreram de não tornarem effectivas as disposições do regulamento internacional de navegação (12 de março de 1863);

Que o primeiro fundamento de reclamação fôra por terem os tribunaes portuguezes assumido n'um pleito *in personam* competencia que lhes não pertencia, e porque no accordão do supremo tribunal de 21 de julho de 1879, publicado na folha official de 5 de agosto, que já fica referido, se seguíra que a jurisdicção territorial e a auctoridade das leis civis e criminaes de Portugal se estendiam contra os subditos britanicos até 10 milhas ou mais no mar, que se podesse avistar da costa portugueza.

Respondendo sobre este ponto, devo notar que o seu objecto desappareceu.

Primeiro, só por equivoco se póde dizer que a acção por perdas e damnos do abalroamento, pedidos com applicação das disposições do codigo de commercio, artigo 1567.º, sem que processo criminal fosse intentado, não era da competencia dos tribunaes de Lisboa, primeiro porto onde entrou o navio abalroador, *City of Mecca*,

e onde por isso se achou o seu Capitão, *porque se tratava de uma acção in personam por facto occorrido fóra do mar territorial.*

1.° Fica provado no capitulo 3.° d'esta resposta, que a competencia do primeiro porto, onde depois do sinistro entram os navios é, em Inglaterra como nas outras nações cultas, incontestavel para o julgamento das perdas e damnos por abalroamento.

2.° Lê-se no excellente trabalho do jurisconsulto inglez Joseph G. Alexander, publicado no *Journal de Droit internat., privé,* em 1878 e 1879, o seguinte:

«Il est pratique constante devant la Cour Anglaise de l'Amirauté de déclarer recevables *les actions* in rem *intentées contre des navires* étrangers, qui se trouvent dans des ports anglais et *relatives aux abordages en haute mer*; le système qui refuserait de reconnaître les jugements étrangers rendus dans de semblables circonstances *contre des navires anglais* serait inconciliable avec cette pratique.»

Evidentemente recaíndo a responsabilidade das perdas e damnos sobre o navio, provém d'ahi, na *jurisprudencia ingleza,* a sua consideração de acção *in rem.*

Seria ainda inconcebivel aquella opinião em vista da instancia diplomatica feita por Lord Lyons ao Duque de Broglie (París 28 de agosto de 1873.) [1] para que fosse adoptada geralmente, em caso de abalroamento, a secção 16 da nova lei penal e civil ingleza d'aquelle anno sobre a marinha mercante, ampliando muito mais as obri-

[1] Monsieur le Ministre. — Conformément aux instructions que j'ai reçues du Principal Secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique pour le département des affaires étrangères, j'ai l'honneur de transmettre ci-jointe à V. E. la copie de la section 16 de la loi sur la marine marchande 1873 *(Merchant shipping Act),* qui impose au Capitaine de tout navire le devoir, en cas de collision en mer, de rester près de l'autre navire, afin de le secourir, s'il est necessaire, de lui prêter aide et assistance, si faire se peut; et de lui communiquer le nom et la destination de son propre navire.

Cette section remet en vigueur la loi des années 25 et 26 de Victoria, chapitre 63, section 33, et la loi des années 34 et 35 de Victoria, chapitre 110, section 9; avec cette addition que, s'il s'agit d'un navire britannique, le Capitaine, s'il est reconnu en faute, est rendu passible d'une *peine criminelle.*

En ce qui concerne les navires étrangers les termes de cette section ne leurs sont applicables que dans le cas où ils se trouveraient dans les limites de la juridiction britannique (section 57 de l'acte de 1862, amendant l'acte sur la marine marchande). Mais la section 58 de ce dernier acte autorise Sa Majesté à faire appliquer, par ordonance royale, ces dispositiones aux navires étrangers en dehors des limites de la juridiction britannique, si le Gouvernement du pays au quel ces navires appartienent y consent.

Il est évidemment à desirer qu'il y ait une seule loi sur ce sujet pour tous les navires en collision, quelque soit le Pays auquel ils appartiennent et quelle que soit la partie des mers où la collision aurait eu lieu. Par consequent, j'ai eté chargé d'appeler l'attention du Gouvernement Français sur ce point, et de lui demander son consentement à l'application, par les tribunaux britanniques, aux navires français ayant eu une collision en dehors des limites de la juridiction britannique, de la loi applicable aux navires anglais. De son côté, le Gouvernement de Sa Majesté Britannique désire que cette même loi soit appliquée par les tribunaux français aux navires anglais.

Les observations ci-dessus se rapportent à la partie de la réforme prevue par la loi en question et qu'on peut obtenir au moyen d'une instance civil, savoir: à cette partie qui considère le défaut d'obeissance à la loi comme un fait qui rend le navire dèlinquant passible de dommages et intérêts au civil. En ce qui concerne la partie de la loi qui impose au Capitaine une peine criminelle, chaque Nation devra, naturellement, agir pour son propre compte; le Gouvernement de Sa Majesté Britannique se borne à exprimer l'espoir que, dans l'intérêt commun de l'humanité, les Gouvernements Étrangers imposeront aux Capitaines de leurs navires la même obligation et la même peine, en cas de désobéissance, que le Gouvernement Anglais impose actuellement aux Capitaines Britanniques.

J'ai l'honneur, etc. = (Signé) *Lyons.*

gações dos navios abalroadores, e por isso a responsabilidade civil d'ahi proveniente, e impondo gravissimas penas aos Capitães alem d'aquella reparação civil. Não poz Lord Lyons sequer em duvida a competencia dos tribunaes locaes do primeiro porto de entrada, o que pretendia era fazer acceitar a legislação ingleza por toda a parte, por ser mais efficaz (*Archives diplomatiques*, 1874, tom. 1.º, pag 246).

Ainda mais. Sendo incontroverso que os tribunaes de Lisboa eram competentes para o julgamento da responsabilidade civil por perdas e damnos contra o *City of Mecca*, entrado no porto de Lisboa acto continuo ao abalroamento, como já fica dito, é negocio decidido na jurisprudencia ingleza, como se vê de Story (ultima edição), que as decisões estrangeiras, mesmo *in personam*, devem ser consideradas como definitivas: «Je crois pouvoir conclure de ce que precede que la juriprudence anglaise admet comme règle générale que les jugements étrangers, soit *in rem*, soit *in personam*, doivent être reconnus comme definitifs...».

Na questão de abalroamento do *Erminia* e do *Delta* o Juiz inglez só admittiu a instancia, porque a excepção opposta de *caso julgado no estrangeiro* mostrava que esse julgamento havia sido simplesmente *par défaut* e não contradictoriamente.

E. Wheaton, tom. 1.º, pag. 143, mostra que o poder judicial de cada Nação se estende a todo o processo civil relativo aos bens mobiliarios ou immobiliarios existentes nos limites territoriaes de cada Estado. E ainda se não mostrou que os portos não sejam territoriaes, isto é, do dominio pleno da Nação respectiva.

Seria necessario, pois, esquecer todo o direito e jurisprudencia ingleza, e não só o direito e jurisprudencia ingleza, mas o de todas as outras Nações, para poder seguir-se que os tribunaes portuguezes não eram competentes para as acções de abalroamento perante elles intentadas contra o *City of Mecca* pelos seguradores do *Insulano*.

Mas este ponto deve considerar-se abandonado na nota, em vista dos seus termos, que se encontram mais adiante, e do fim a que se propõe.

Effectivamente na nota, a que me refiro, sobre este primeiro ponto, só se pede que o Governo Portuguez, de accordo com a resposta fiscal, dê seguranças de que não entende que as aguas territoriaes nas costas do Reino se devam estender alem do limite, que n'aquella minha consulta fiscal (com fundamento nos principios de direito internacional e de harmonia com disposições analogas, que se encontram no já citado tratado de 3 de julho de 1842) foi seguido.

N'este ponto creio que o Governo póde declarar, que não põe em questão esse direito.

Tanto a impugnação da competencia dos tribunaes portuguezes se deve considerar retirada da nota, que n'esta só se propõe a arbitragem sobre a justiça com que foram applicadas pelos tribunaes portuguezes as disposições do decreto de 12 de março de 1863, por ter este o caracter de internacional.

Reconhecido assim que pelo Governo de Sua Magestade Britannica deixou de se pôr em duvida a competencia dos tribunaes portuguezes para o julgamento do *City of Mecca*, cumpre-me examinar os fundamentos em que assenta a segunda parte da referida nota, e á proposta de arbitragem.

SEGUNDO PONTO

Diz-se n'esta segunda parte o que em resumo passo a expor.

Que pelos tribunaes portuguezes se fizera injustiça por errada interpretação e applicação do regulamento internacional de navegação (12 de março de 1863).

Essa errada applicação consiste em tornar applicaveis as disposições dos artigos 18.°, 19.°, 20.° e 21.° do decreto ao caso do *City of Mecca.*

Cumpre desde já notar que n'este ponto não se accusa intelligencia errada dos artigos, senão que se pretende que o *City of Mecca* os não offendêra mettendo a pique o *Insulano* carregado de passageiros, e continuando sua marcha sem se importar do navio que assim ía naufragar, como tudo consta do processo!

Notarei ainda, que, contra procedimentos iguaes ou similhantes ao do *City of Mecca,* a Inglaterra fez uma lei rigorosissima, a de 1873, e pretendeu que as outras Nações a acceitassem, e fizessem applicar cada uma pelos seus tribunaes, como se vê da correspondencia, já notada, de Lord Lyons, e que para o caso tem a maxima importancia moral.

Mas o facto fundamental para o qual o Ministro de Sua Magestade Britannica especialmente chamou a attenção do Governo Portuguez é, que as sentenças dos tribunaes portuguezes não tomaram em conta que a *causa primaria do abalroamento* fôra a infracção do artigo 15.° por parte do *Insulano.*

—Que o Capitão d'este navio dera errada intelligencia áquelle artigo, resultando d'ahi o sinistro, porquanto nada fizera para o evitar; e que por outra parte o Capitão do *City of Mecca* era obrigado a seguir o seu rumo, e, tendo procedido assim, não incorrêra em responsabilidade, ou quando mesmo n'ella tivesse incorrido, igual culpa tivera o Capitão do *Insulano,* e que por isso cada navio deveria supportar as suas perdas, segundo o preceito do artigo 1568.° do codigo commercial portuguez, mas que o supremo tribunal imputára o total das perdas ao *City of Mecca;* e como esta decisão versa sobre assumptos de direito internacional da mais alta importancia, por isso o Governo Inglez se julga no direito de discutir, sendo sua opinião, que n'este caso o supremo tribunal de justiça portuguez deixou de dar cumprimento ás disposições dos ajustes internacionaes relativos á navegação, tocando assim ao Governo Portuguez a responsabilidade *pela falta de justiça:*

—Que o regulamento internacional de navegação é obrigatorio nos tribunaes de cada Paiz signatario, e que no caso presente o mais elevado tribunal de Portugal absolvêra deliberadamente o Capitão de um navio portuguez de toda a responsabilidade pela violação de uma das mais importantes disposições do regulamento, com serio detrimento dos donos do navio inglez e com prejuizo da navegação em geral:

—Que isto constitue na opinião do Governo de Sua Magestade Britannica uma manifesta falta de justiça, que não só affecta os direitos do citado decreto, mas que, como o Ministro de Sua Magestade Britannica já tinha feito notar, augmenta os prejuizos da navegação, cousa que o regulamento tivera em vista diminuir:

—Finalmente, que o Governo de Sua Magestade Britannica se vê obrigado a empregar todos os meios em seu poder, por meio de discussão amigavel e por meio d'es-

tes debates, para obter a reparação a que se julga com direito, e, como o assumpto é de interesse internacional e de importancia, o mesmo Governo tem vontade, em vista das graves differenças de opinião que infelizmente prevalecem entre os dois Governos a respeito de alguns pontos em questão, de submetter a causa a uma arbitragem internacional. —

Fica transcripta toda esta parte da nota e, como se vê, são tão graves as arguições feitas ao modo de proceder dos tribunaes portuguezes, que para sentir é que, por informações menos exactas, toda a argumentação se baseie sobre total desconhecimento da verdade dos factos, e por isso sobre infundada apreciação do direito applicavel. É mister pôr em evidencia uma e outra cousa.

Todo o equivoco d'esta argumentação assenta em dois pontos:

1.º Em não se attender na nota aos verdadeiros e unicos motivos da condemnação do *City of Mecca* pelos tribunaes portuguezes;

2.º Em se querer discutir n'uma nota um pleito julgado por tribunaes, cuja competencia não póde deixar de reconhecer-se, que não é nem póde ser sujeita a julgamento internacional, pois os não ha em tal caso, mas sim a julgamento dentro da competencia soberana do proprio Paiz, como já se demonstrou e ainda mais se demonstrará.

A disposição do artigo 14.º do decreto de 12 de março de 1863 é uma regra de navegação maritima susceptivel, na execução, de ser modificada pelas circumstancias, como é expresso nos artigos subsequentes do mesmo decreto. *Assim foi julgado* igualmente em França.

É não menos certo que os Capitães dos navios devem attender a todos os perigos e manobrar de maneira a evitar o risco imminente, conforme se dispõe no decreto nos artigos subsequentes, de outra maneira ficariam estes sem sancção.

Vê-se das respostas do jury, em ambos os processos, que desde que os navios se approximaram, o *Insulano* fizera todos os esforços para evitar o choque, navegando para o S., fazendo signaes ao *City of Mecca* para se dirigir em sentido opposto; e por outra parte que este nada fizera desde o começo para evitar o abalroamento, proseguindo, mesmo depois do primeiro choque, seu caminho *com toda* a força do vapor, sendo por isso á sua marcha que se devia imputar o abalroamento, porquanto nada fez para o evitar, quando era esse o seu dever em observancia dos claros preceitos do decreto de 1863 que absolutamente desprezou.

Em confirmação do que acabo de dizer, vê-se que o Jury deu por provado:

—Que o *Insulano*, conhecendo que havia perigo de abalroamento guinára para sul;

—Que fizera signal ao *City of Mecca* para guinar no sentido opposto, e que, se este assim tivesse feito, ter-se-ía evitado o perigo;

—Que, não obstante tudo isso, o *City of Mecca* não fizera caso d'aquelle signal, e ao contrario continuára com toda a força da machina no mesmo rumo em que vinha, caíndo em seguida de proa sobre o *Insulano*.

—Que, apesar do choque do abalroamento, o *City of Mecca* continuára a avançar, do que resultou o enrascamento com o *Insulano;*

—Que quando os Pilotos do *Insulano* saltaram para bordo do *City of Mecca*, estava o Governo d'este completamente abandonado;

—Que foi em resultado do auxilio dos Pilotos do *Insulano*, que se conseguiu que o *City* recuasse e se desenrascasse do *Insulano;*

—Que a perda d'este foi devida ao abalroamento, não podendo evitar-se depois que se submergisse.

Foi julgado, como se vê dos quesitos subsequentes, no processo, que o *City of Mecca* nada fizera para evitar o sinistro apesar de o poder ter feito, e de assim lhe ser pedido instantemente em signaes.

Mostrou-se mais, que o *City* para poder seguir viagem para o porto do seu destino, careceu de arribar ao porto de Lisboa.

É de certo contra tão condemnaveis procedimentos, como foi o do Capitão do *City of Mecca,* que Lord Lyons pedia com bem rasão o concurso das Nações para applicarem os justos rigores da legislação ingleza de 1873!

O mesmo seguiria agora o Governo de Sua Magestade Britannica, se não tivesse sido informado do processo e, mais do que tudo, dos factos, tão inexactamente como foi.

Aquelles é que são os factos competentemente provados, porque a decisão do jury tem em Portugal o mesmo valor que tem em Inglaterra. É a prova provada do facto e das suas circumstancias.

Labora em manifesto equivoco a nota do Ministro de Sua Magestade Britannica, dizendo que no julgado se dera errada intelligencia ao decreto de 12 de março de 1863.

Já demonstrei, e consta dos documentos que junto, que as sentenças que julgaram os pleitos e que passaram em julgado, clara e explicitamente acceitaram a genuina intelligencia do artigo 15.° d'aquelle decreto. Nada ha, pois, que se possa reclamar contra a intelligencia que lhe foi dada, e muito menos contra a sua applicação, porquanto não foi com applicação d'elle, mas sim dos artigos 17.°, 18.°, 20.° e 21.° que o *City of Mecca* foi condemnado, e a estes artigos ninguem dá intelligencia differente. Estes artigos determinam os deveres dos Capitães dos navios em circumstancias, como aquellas em que se acharam o *Insulano* e o *City of Mecca,* o Capitão d'aquelle está provado que as cumpriu; o d'este que as desprezou totalmente.

Os tribunaes, em vista dos factos provados, applicaram a legislação do decreto e a disposição respectiva do codigo commercial; praticaram um acto competente perante a constituição do Paiz, que garante a sua independencia.

Seria inaudito ser aquelle julgado submettido a uma revisão externa, com manifesta violação da soberania da Nação nos actos privativos da sua competencia interna, como é o de que se trata.

Se tivesse sido provado que o *City of Mecca* havia cumprido o preceito do artigo 17.° e 20.° e não obstante o sinistro tivera logar, não podendo por isso ser attribuido a culpa do seu Commandante, e esse seria o caso do artigo 1568.° do codigo commercial portuguez, é claro que o *City* não poderia ser condemnado; mas

está provado no processo, como deixo demonstrado, ponto sobre o qual não póde voltar-se, que o *City* não cumpriu nenhum d'aquelles artigos. Sendo assim, como foi, sobre elle pesa a responsabilidade de não ter evitado o abalroamento e por isso está sujeito á sancção do artigo 1567.º do codigo commercial portuguez. É o que foi julgado pelos tribunaes portuguezes.

N'este sentido diz-se com rasão n'uma das sentenças:

«Nem o regulamento portuguez, nem o regulamento inglez, nem regulamento algum, nem o simples bom senso, nem os deveres de humanidade podiam permittir que um navio, só porque outro por qualquer motivo se não afastou da sua *proa*, podendo evitar o sinistro, o metta no fundo, sacrificando cobardemente e por mero capricho as vidas e fazendas que íam a bordo do outro.» E muito mais juntarei eu, mostrando-se que o outro navio fizera os maximos esforços por evitar o perigo imminente, conforme prescreve o artigo 20.º do regulamento!

E tanto isto é procedente, que o proprio Capitão do *City of Mecca*, para se acautelar do risco que corria de incorrer em procedimento criminal, foi allegando no seu protesto que na occasião do sinistro não commandava as manobras por estar *lanchando!*

As disposições dos artigos 17.º, 19.º e 20.º do regulamento de 1863, *seja* no texto portuguez, seja no texto inglez, são tão categoricas, que não póde alliviar-se da responsabilidade precipua do sinistro o Capitão que, tendo-as desprezado, não tendo mesmo empregado a minima diligencia para evitar o *sinistro*, mette a pique um navio carregado de passageiros e caminha a toda a força *para o abandonar!*

A historia d'este abalroamento por parte do *City* é bem conhecida no porto de Lisboa, para que possam esquecer as suas circumstancias aggravantes!

É um dos factos mais graves de abalroamento occorridos nos ultimos annos. Elle só, na minha opinião, justificaria a adopção pelas differentes Nações dos rigores que Lord Lyons com rasão propunha, que fossem geralmente seguidos.

Como eu o digo, o pensaram os tribunaes francezes sobre este mesmo facto. É o que passo a fazer ver.

TERCEIRO PONTO

Julgamento do mesmo processo perante os tribunaes francezes

Ha uma circumstancia importantissima para a qual muito especialmente chamo a attenção do Governo, e sobre o que especialmente se deve instar, porque não póde deixar de ser tida na maxima consideração pelo Governo de Sua Magestade Britannica. É ella que hoje não é unicamente a decisão dos tribunaes portuguezes, que existe contra o *City of Mecca*, mas igualmente a dos tribunaes francezes, em juizo controvertido entre partes, pelo qual, tendo-se apreciado toda a materia de provas, foi em todas as instancias julgado conformemente á decisão dos tribunaes portuguezes, e por isso se lhe mandou dar execução.

Perante o tribunal do Havre foi pedida pelas companhias seguradoras do *Insu-*

lano a execução ali, contra os representantes do *City of Mecca,* das sentenças dos tribunaes de Lisboa.

Aquelle tribunal julgou e foi decidido:

1.° Que lhe competia o completo exame do facto e do direito sobre a questão julgada em Lisboa, a fim de se decidir se á sentença dos tribunaes portuguezes se devia dar execução em França, para o que o processo estava competentemente instruido;

2.° Depois de exame contradictorio feito perante o tribunal, a decisão dos tribunaes portuguezes foi reconhecida como completamente justa e conforme ao direito do decreto francez de 25 de outubro de 1862 (correspondente ao portuguez de 12 de março de 1863) pelo que se lhe concedeu execução;

3.° Essa decisão do tribunal do Havre foi confirmada na *Cour d'Appel,* e na *Cour de Cassation,* rejeitado o recurso á parte contraria.

É assim uma decisão igualmente passada em julgado, e que confirma quanto foi julgado pelos tribunaes portuguezes.

«Un arrêt contradictoire de la cour de Lisbonne, du 23 janvier 1879, a condamné les sieurs Smith and Sons, armateurs, et Anderson, Capitaine du navire anglais *City of Mecca,* à réparer le préjudice causé à la suite de l'abordage de ce navire avec le navire portugais *Insulano* dans les eaux du Portugal. Les diverses compagnies d'assurances maritimes bénéficiaires de ce jugement ont fait assigner l'armement du *City of Mecca* devant le tribunal du Havre, pour obtenir l'exécution en France du jugement rendu en Portugal, et le recouvrement des diverses sommes qui leur avaient été allouées par ce jugement. Les sieurs Smith and Sons et Anderson ont soutenu que l'action n'était pas recevable, que le titre produit n'était pas régulier; que le débat primitif s'était élevé entre deux étrangers; que l'arrêt de Lisbonne n'était pas définitif; que c'était à l'*Insulano* que devait être attribuée la faute de l'abordage. Le tribunal du Havre, le 22 août 1879, n'a pas accepté ces défenses et exceptions, et a déclaré exécutoire, en France, l'arrêt de Lisbonne. Sur appel, la cour d'appel de Rouen, le 20 avril 1880, a rendu l'arrêt suivant:

«Attendu que, pour repousser la demande d'exécution formée contre eux par les compagnies d'assurances maritimes l'Atlantique et autres, Smith and Sons et Anderson soutiennent que les tribunaux français ayant un droit de révision sur les jugements étrangers, l'arrêt de la cour d'appel de Lisbonne, du 23 janvier 1879, ne peut être rendu exécutoire en France, parce que cet arrêt a méconnu le règlement international de 1863 en matière d'abordage, ce qui constitue une question de droit public en France; qu'ils prétendent, en second lieu, que l'arrêt de Lisbonne n'a point aquis en Portugal l'autorité de la chose jugée; qu'enfin, son exécution ne peut être ordonnée, sans l'obligation pour les compagnies de fournir caution, aux termes de l'article 806 du code de procédure portugais;

Sur le premier moyen:

«Attendu que, selon les articles 546, code procédure civile, 2123 et 2128, code civile, les jugements rendus par les tribunaux étrangers ne sont susceptibles d'exécution en France qu'autant qu'ils ont été déclarés exécutoires par un tribunal français; que le législateur, en appellant un tribunal entier à prononcer la sentence

d'exequatur, lui a implicitement conféré le pouvoir d'examiner l'affaire au fond; qu'il doit, en effet, délibérer avant de se prononcer sur le litige qui lui est soumis, même lorsque le défendeur fait défaut, que s'il n'y avait pas lieu à délibération, et, par suite, possibilité d'un refus d'exécution, la loi eût simplement chargé un magistrat unique de rendre une ordonnance de *pareatis*, comme en matière de jugement rendu par des arbitres revêtus du caractère de juges;

«Que, si les lois qui nous régissent sont moins absolues que l'ordonnance de 1629, d'après laquelle les jugements rendus aux royaumes étrangers ne pouvaient avoir d'exécution en France, il n'apparaît d'aucun texte que le législateur actuel aît entendu renoncer à l'un des attributs essentiels de la souveraineté, en restreignant le droit de révision au fond, et abandonner la protection due à ses nationaux; que s'il en est ainsi, en faveur de ces derniers, devant les tribunaux français, il n'est aucun motif qui puisse priver de cette garantie les étrangers qui ont des biens en France, puisque l'article 546, code procédure civile, ne fait aucune distinction;

«Qu'au surplus, si l'on consultait les lois de la réciprocité dans l'espèce, on n'éprouverait aucune difficulté, puisque, aux termes des articles 805 et 1087, code procédure civile portugais, les jugements rendus par les tribunaux étrangers ne sont point exécutoires dans ce royaume, sans avoir été revus et confirmés par une cour d'appel, après audition des parties intéressées et du ministère public, sauf stipulation contraire entre les parties;

Que dans ces circonstances, le droit de révision n'est point contesté par les compagnies et qu'elles ne demandent pas que l'arrêt de Lisbonne soit exécuté sans contrôle et sans examen au fond; qu'elles produisent au contraire tous les documents servant à justifier le bien fondé de leur action;

«Qu'en admettant que la cour de Lisbonne n'aît point interprété comme la jurisprudence française l'article 15 du décret portugais du 12 mars 1863 et l'article 14 du règlement anglais sur la navigation; il n'en résulterait pas moins qu'elle a régulièrement appliqué le droit aux réponses faites par le jury;

«Que la règle de tribord, que les appelants affectent de considérer comme un principe du droit public français, n'est qu'une règle de navigation maritime, susceptible d'être modifiée par les circonstances, aux termes mêmes du décrét *qui l'a* constituée; que les Capitaines des navires doivent tenir compte de tous les dangers auxquels ils sont exposés et peuvent déroger à ses prescriptions en vue de parer à un péril imminent (même décret);

«Que si le Capitaine de l'*Insulano*, venant sur tribord, devait manœuvrer de manière à ne pas gêner la route du navire à vapeur anglais *City of Mecca*, il est certain toutefois dès que les deux navires se sont approchés, que l'*Insulano* a fait tous ses efforts pour éviter l'abordage, en évoluant vers le S., et fait des signaux au *City of Mecca*, pour évoluer das le sens opposé; que cependant celui-ci n'a rien fait pour éviter le danger, qu'il a poursuivi sa route à toute vapeur, même après le premier choc; que c'est donc à sa marche qu'il faut imputer la collision, et que la responsabilité de l'abordage incombe à son Capitaine;

«Qu'ainsi en reconnaissant à la cour le droit de révision, il est constant que l'arrêt de Lisbonne a sainement apprécié les faits de la cause et n'a méconnu aucun principe touchant aux intérêts de l'ordre public en France;

«Sur le second moyen:

«Que l'arrêt dont il s'agît paraît, en effet, avoir été l'objet d'un recours devant le tribunal suprême de Portugal, mais que, si ce tribunal peut procéder à la révision, quand la valeur en cause dépasse 400 piastres, l'article 1150, code procédure portugais, déclare que le recours en révision n'a d'effet suspensif que lorsqu'il s'agît de l'état des personnes, d'un conflit de jurisdiction ou d'un recours au Roi; qu'aucune de ces circonstances ne se rencontrant dans l'espèce, l'arrêt du 23 janvier a donc acquis l'autorité de la chose jugée en Portugal;

«Qu'il est impossible d'ailleurs d'argumenter par analogie des traités passés par la France avec le grand-duché de Bade; que le traité de commerce et de navigation conclu avec le Portugal le 9 mars 1853, ne contient aucune clause sur l'exécution dans l'un des deux Pays des arrêts rendus dans l'autre.

Sur les conclusions subsidiaires en dation de caution (sans intérêts en droit, la caution étant offerte), met l'appellation à néant et faisant droit à la demande d'exequatur, dit que le jugement dont est appel sortira effet.

«*Arrêt.*—La Cour; attendu qu'il est constaté en fait par l'arrêt attaqué, que le jugement étranger dont on demandait l'exécution en France, avait acquis l'autorité de la chose jugée en Portugal, que dès lors le moyen tiré de ce que ce jugement n'aurait pas été définitif manquant en fait, il est inutile de rechercher quelle pouvait être sa portée en droit; que d'un autre côté, ce jugement étranger a été l'objet de l'examen et de la révision de la cour de Rouen, soit en fait, soit en droit, et qu'il a été reconnu que ses dispositions étaient justifiées à ces deux points de vue; que l'arret attaqué constate encore que si la règle posée par l'article 14 du décret du 25 octobre 1862 n'a pas été observée par le Capitaine de l'*Insulano*, c'est que les circonstances particulières autorisant, aux termes de l'article 19 du même décret, une dérogation à ces règles, se présentaient dans l'espèce; qu'en l'état de ces constatations, les articles de loi susvisés ne peuvent avoir été violés;

«Rejette.

«Du 28 juin 1881.—Ch. req. M. M. Bédarrides, pr.—Féraud-Giraud, rap.—Petition, av. gén. c. conf. Sabatier, av.»

Vem transcripto em Dalloz, *Jurisprudence Générale*, 1881, pag. 337 e seguinte.

Junta-se tudo como documento a final.

Resulta d'aqui que o pedido de arbitragem pelo Governo de Sua Magestade Britannica teria tambem de ser feito contra o julgado dos tribunaes francezes, que fica transcripto, porque n'esse julgado, tendo-se conhecido do fundo da questão, concluiu-se por mandar dar cumprimento á sentença dos tribunaes portuguezes por ser considerada conforme ao direito.

O que isto revelará á illustração e imparcialidade do Governo de Sua Mages-

tade Britannica é que não tem sido informado convenientemente de todas as circumstancias d'esta questão celebre, em que o direito e a moralidade está evidentemente da parte dos tribunaes portuguezes.

Por tudo quanto fica exposto reconhece-se que o julgado pelos tribunaes portuguezes não é do dominio da apreciação diplomatica, porque é todo de direito interno.

Intacta, como se mostra no julgado, a genuina intelligencia do decreto de 12 de março de 1863, a applicação dos seus artigos ao caso é da competencia dos tribunaes judiciaes, conforme o direito recebido em todas as Nações. É assim *mera* decisão de direito entre partes perante o tribunal reconhecidamente competente, em que por isso os litigantes estão sujeitos ao *direito local (lei commum)* como fica demonstrado ser reconhecido, sem excepção no direito e na jurisprudencia ingleza. e como o é igualmente no de todas as Nações.

Tão pouco se póde pôr em duvida, que o julgado não tenha em Portugal todas as garantias de recurso, como as ha nas Nações mais adiantadas, ás quaes Portugal não cede na intemerata justiça dos seus tribunaes, nem na larga e provada competencia dos seus jurisconsultos.

Não se trata de questão de Governo a Governo, nem tão pouco é decisão que affecte as relações de direito publico, como poderiam ser as decisões penaes. É decisão de direito entre partes para reparação civil, que o Governo portuguez não tem competencia para sujeitar a arbitragem, que seria um meio estranho de revisão sobre o *caso julgado.*

No proprio Paiz o caso julgado, em taes circumstancias, não póde soffrer alteração. Igualmente não póde soffrer impugnação diplomatica, porque, mais uma vez o repito, pertence ao direito de soberania interna, inatacavel por isso pela via *diplomatica.*

A sentença dos tribunaes portuguezes é nas outras Nações sujeita ao reconhecimento dos tribunaes locaes; ahi a podem impugnar as partes para os effeitos que possa produzir n'essas Nações, e effectivamente assim o fizeram perante os tribunaes francezes, mas decaíram, como fica dito.

Com relação á Inglaterra o direito e a jurisprudencia é similhante; *citarei* em abono, alem de outras, duas auctoridades reconhecidas: a de Fœlix, *Droit International privé*, e a de Wheaton, *Droit International*[1].

[1] Diz o primeiro o que se segue:

«La jurisprudence anglaise et écossaise a établi, quant à l'exécution des jugements rendus à l'étranger, un système qui diffère à la fois du principe de la réciprocité et du principe contraire admis dans le droit français. En Angleterre, on ne refuse pas, en thèse générale, tous leurs effets aux jugements rendus en pays étranger; on n'éxige pas non plus la réciprocité comme condition *sine qua non*: la seule condition rigoureusement exigée, c'est que le jugement émane du tribunal compétent. Ce caractère essentiel établi, les cours de justice anglaises ne procèdent cependant pas par la forme de simple *exequatur*, c'est-à-dire qu'elles ne déclarent point exécutoire le jugement étranger; elles ne se regardent pas comme liées par ce jugement. Celui qui l'a obtenu doit former, devant la cour Anglaise compétente, une nouvelle demande tendant à se faire adjuger ce qui fait l'objet du jugement étranger. Devant la cour anglaise ce jugement est regardé comme un *titre* désisif faisant preuve complète de la dette, tant que la partie adverse n'en a pas démontré l'irrégularité. A défaut de cette justification, le tribunal anglais rend-

A taes auctoridades juntarei apenas que na questão *Ricard* e *Garcias* foi julgado pela camara dos Lords em 1845, que a sentença proferida em Paiz estrangeiro constituia uma excepção absoluta *rei judicatæ*.

Se a Inglaterra, porém, seja qual for a fórma da sua jurisprudencia interna, tem como todas as outras Nações o direito absoluto de revisão das sèntenças de Paizes estranhos para produzirem ali effeito, não tem, como o não tem igualmente nenhuma outra Nação, o direito de infirmar essas sentenças no Paiz onde foram dadas. Ahi, em todas as suas relações, acata o caso julgado na esphera da soberania nacional.

Conclusão

De tudo o exposto nos differentes capitulos d'este trabalho, concluo:

1.º Que a competencia dos tribunaes portuguezes para tomarem conhecimento

un nouveau jugement de condemnation. Cet état de la jurisprudence est attesté par MM. Kent, Story, Wheaton, Burge et Ockey. On trouve dans les ouvrages de MM. Kent, Story et Burge de nombreuses décisions des cours anglaises et écossaises rendues dans le système que nous venons d'indiquer. Voici les termes dans lesquels M. Wheaton a résumé cette doctrine:

«D'après la législation *anglaise*, le jugement rendu par un tribunal étranger compétent est decisif lorsqu'il s'élève une contestation sur le même objet entre les mêmes parties, et ce jugement forme *exceptio rei judicatae* contre toute nouvelle demande fondée sur la même cause. Un jugement étranger constitue *prima facie* la preuve de la demande, lorsque la partie qu'il'a obtenu requiert les tribunaux anglais de le confirmer; le défendeur est obligé d'attaquer le jugement, c'est-à-dire de justifier que ce jugement a été irrégulièrement obtenu. A défaut de cette justification, le jugement est admis comme preuve de la dette: la cour anglaise, saisie de la cause, reconnaît l'existence de la dette et ordonne les mesures d'exécution nécessaires. Mais, lorsque l'examen de la procédure, à la suite de laquelle le jugement étranger a été rendu, établit que ce jugement a été obtenu injustement ou frauduleusement, sans que la partie condamnée ait eu personnellement connaissance de l'instance, ou lorsqu'il est démontré clairement et sans équivoque, par des preuves externes, que le jugement est basé sur de fausses premisses ou sur des raisons insuffisantes, ou sur une violation évidente de la loi locale ou étrangère, le jugement ne sera pas confirmé par les tribunaux anglais.

«Une déclaration donnée, en 1840, par l'ambassadeur d'Angleterre à Paris, constate le même principe.

«Un arrêt rendu par la cour de l'echiquier à Londres, statuant comme cour de droit commun, dans la session de Trinité (du 22 mai au 12 juin 1834) a jugé dans ce sens. Il s'agissait de l'exécution d'une sentence d'arbitres forcés prononcée à Paris.»

Diz o segundo:

«C'est un principe généralement reconnu parmi les Nations, que toute sentence définitive prononcée par le tribunal compétent d'un État, doit être respectée et tenue comme définitive par les tribunaux d'un autre État où la sentence est invoquée comme *exceptio rei judicatae*. Mais nul État souverain n'est tenu, à moins d'une convention spéciale, à prêter la main à l'exécution dans les limites de son territoire des sentences d'un tribunal étranger. Cependant la convenance et l'utilité mutuelle des États ont établi parmi la plupart des Nations l'usage d'accorder réciproquement l'exécution des sentences définitives des tribunaux étrangers sous certaines conditions qui diffèrent dans divers pays.

«D'après la jurisprudence anglaise, la sentence définitive d'un tribunal étranger est regardée comme prouvant l'existence d'une dette, à moins que le défendeur ne puisse attaquer la sentence comme étant rendue irrégulièrement. Dans le cas contraire, une nouvelle sentence est rendue par le tribunal anglais, que confirme la première et la déclare exécutoire contre le débiteur. Mais s'il est constaté par la procédure que la sentence a été prononcée sans une citation personnelle du défendeur, ou qu'elle est fondée sur de fausses présomptions et motivée par des raisons insuffisantes de fait et de droit, l'exécution ne sera pas accordée par les tribunaux anglais.»

do pleito está completamente demonstrada; que assim se mostra reconhecida na nota; e que igualmente o foi pelos tribunaes francezes;

2.º Que nas sentenças dos tribunaes portuguezes não se deu ao decreto de 12 de março de 1863 interpretação contraria ao texto do mesmo decreto, e que essa interpretação foi completamente de accordo com a que têem os decretos inglez e francez, que regulam sobre o mesmo assumpto; não podendo confundir-se a resposta do jury a um quesito (sem nenhum resultado ulterior, pois que não foi seguido) com a decisão dos tribunaes, applicando as disposições d'aquelle decreto aos factos provados;

3.º Que assim, tendo sido dada pelos tribunaes portuguezes intelligencia aos artigos do decreto de 12 de março de 1863, inteiramente conforme ás disposições correlativas dos decretos inglez e francez, como se vê das sentenças, e como foi reconhecido parallelamente pelos tribunaes francezes, a sua applicação aos factos é materia puramente de direito interno, sujeita á competencia dos tribunaes com os recursos que a lei estabelece para garantia das partes, e que estas proseguiram até final;

4.º Que a condemnação foi pela absoluta falta de cumprimento por parte do *City of Mecca* dos artigos 17.º e seguintes do decreto, que têem a clara intelligencia e applicação aos factos, que lhes deram os tribunaes portuguezes e francezes, recaíndo por isso sob a disposição do artigo 1567.º do codigo commercial portuguez;

5.º Que não havendo no julgado offensa de convenção internacional, antes mostrando-se evidentemente que as sentenças mantiveram a genuina intelligencia das disposições do decreto de 12 de março de 1863 (conclusão 3.ª), e sendo os pleitos, de que se trata, entre particulares que se debateram até ás ultimas instancias e em grau de revista (cassação), não é, nem póde ser materia de arbitragem por importar isso revisão de sentença em materia de direito interno, revisão que as leis portuguezas não admittem;

6.º Que tendo igualmente sido julgado em França sobre o mesmo pleito, não se mostra que igual reclamação tenha sido feita pelo Governo Inglez perante o Governo d'aquelle Paiz:

7.º Que n'estes termos deve esperar-se que o Governo de Sua Magestade Britannica reconhecerá a inexactidão das informações que lhe foram dadas, e a improcedencia por isso da reclamação; e igualmente a impossibilidade do meio proposto contra um *caso julgado,* não só conforme os preceitos das leis do Paiz applicaveis, mas ainda em exacta harmonia com os principios de moralidade publica, que o Governo Britannico tem sempre acatado.

O Governo de Sua Magestade Britannica, consultando sobre todo este importante assumpto os seus jurisconsultos da Corôa, não poderá deixar de reconhecer a exacta procedencia de tudo quanto fica exposto com o mais escrupuloso exame sobre os factos, e com a mais genuina apreciação do direito e da jurisprudencia tão geralmente reconhecida.

Com este parecer se conformaram commigo os Conselheiros Fiscaes superiores da Corôa e Fazenda reunidos em conferencia.

Deus guarde, etc. = O Procurador Geral da Corôa e Fazenda, *João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens.*

N.º 14

O SR. CONDE DE GRANVILLE AO SR. W. BARING (COMMUNICADO PELO SR. BARING AO SR. ANTONIO DE SERPA PIMENTEL)

Foreign Officer. — September 2, 1882. — Sir. — Her Majesty's Government have had under their consideration the reply of the Portuguese Minister for Foreign Affairs, transmitted in despatch of Sir Charles Wykes n.º 21, Commercial, of the 25th April last, to their proposal to refer to international arbitration the question whether, in the case of the collision between the *City of Mecca* and the *Insulano,* the Portuguese Tribunals had failed to give proper effect to the International Sailing Rules. The grounds on which that proposal was based were explained in my despatch to Mr. Morier n.º 33 of the 30th September, 1881, of which a copy was left by him with Sr. Hintze Ribeiro. In that despatch I also expressed the hope that the Portuguese Government would disclaim the doctrine laid down by their Supreme Court, that the territorial waters of Portugal extend as far as sight can reach from her shores.

Her Majesty's Government note with satisfaction that the Foreign Minister, in his reply, clearly repudiates that doctrine. I need not follow His Excellency in his remarks as to the absence of any fixed international rule on the subject, as Her Majesty's Government did not ask that the Portuguese Government should agree to any particular rule, but only took exception to the doctrine laid down in the judgment complained of. That question is now disposed of by the assurance given by Sr. Serpa that Portugal does not claim any greater extent of maritim territory than other nations. Her Majesty's Government, however, regret to learn that the Portuguese Government decline their proposal of an arbitration on the question of the International Sailing Rules; and it appears to them that Sr. Serpa does not correctly apprehend the nature of that proposal; for one of the grounds taken by His Excellency for declining the arbitration is that neither the constitutional law of Portugal nor the public law of Europe will allow the revival of a suit which has been definitely terminated.

On this point I have to observe that Her Majesty's Government did not ask that the Judgments should be reopened. They admit that the Judgements are final, but they contend that the Portuguese Government are liable to indemnify the owners of the *City of Mecca* for the consequences resulting to them from the disregard by the Portuguese Tribunals of the International Sailing Rules; and the only question they proposed to refer to arbitration is whether the Portuguese Tribunals had properly applied the Sailing Rules to the facts proved or admitted before them, or had failed to give effect to the international engagement therein contained to the prejudice of British subjects.

It is precisely because all legal remedies are exhausted that Her Majesty's Government desired to submit to arbitration their contention that the Portuguese

Judgments are incompatible with the International Sailing Rules, and constitute, therefore, a breach of an international compact between the two Governments.

Sr. Serpa, in declining this proposal, criticizes the arguments contained in my despatch to Mr. Morier, and after giving a summary of the case as therein presented, he states that its capital grounds or essential premises are as follows:

1. That the original cause of the collision was that the *Insulano* did not alter her course *as soon as she saw the «City of Mecca»*.

2. That the Portuguese Courts, *by not imputing the fault to the «Insulano»*, failed to carry out article 14 (British) of the Sailing Rules.

I desire to point out, however, that both these statements are inaccurate.

As regards the first, the contention of Her Majesty's Government was not that the *Insulano* did not alter her course as soon as she saw the *City of Mecca*, but that she failed to do so *in time to get out of the way* of the *City of Mecca*, as she was bound to do by article 14.

As regards the second, Her Majesty's Government have only contended that the Portuguese Court, by relieving the *Insulano* from any blame whatever, and imputing the whole blame to the *City of Mecca*, have failed to give effect to article 14.

Sr. Serpa goes on to argue that article 14 does not require the steamer which is bound to get out of the way to alter her course the moment she sights the other steamer, and that as the appreciation of the proper moment for doing so is a difficult matter, article 14 is made subordinate to article 19 (British), which prescribes a departure from it when special circumstances render it necessary to avoid immediate danger; that the *City of Mecca* was bound to avoid the danger, and did not; and that the misinterpretation by the Portuguese Captain of article 14, far from constituting such a grievous mistake as Her Majesty's Government endeavour to make out, was quite excusable under the circumstances.

As regards this last statement, I would observe that it is hardly possible to conceive a more dangerous violation of the Sailing Rules than that of a steamer wrongfully attempting to cross the bow of another when bound to get out of her way, under article 14, especially where (as in the present case) the captain of the offending steamer is under the mistaken impression that he is doing his duty, and obeying the Sailing Rules, instead of violating them, and is the more likely, therefore, to persevere in his blunder.

The protest of the master of the *Insulano* is most important on this point. He stated that, as the *City of Mecca* did not get out of the way, she being bound to do so, while it behoved the *Insulano* to keep her course, «he sheered to the southward to see if he could thus avoid the collision, *which was then imminent*».

It is admitted that the vessels were crossing within the meaning of article 14, and that it was the duty of the *Insulano*, and not of the *City of Mecca*, to get out of the way.

Nevertheless, Sr. Serpa argues that the mistake of the captain of the *Insulano* was immaterial, as he wore off to the south when the danger was immediate and

evident, and the collision would not have occurred had the *City of Mecca* taken steps to avoid it, as bound to do by article 19.

It is clear, however, that the *Insulano,* owing to the mistake of her master did not wear to the southward *in time to get out of the way*, as she was bound to do under article 14, and the jury expressly found that, had she altered her course *at a proper distance*, the collision would have been avoided. (British Underwriters' Suit; Answers 30 and 31.) It cannot be denied, therefore, that the imminent danger which the *City of Mecca* is blamed for not avoiding was created by the wrongful navigation of the *Insulano,* and, in fact, that the *Insulano* got in the way of the *City of Mecca*, instead of getting out of her way, as bound to do by article 14.

The mistake of the Captain of the *Insulano* is the more extraordinary and inexcusable that, not only was he bound to get out of the way by article 14, but, as stated by the Portuguese Judge of first instance, «the rules of maritime courtesy were thus observed previous to the regulations». Sr. Braamcamp, in his note to Mr. Morier of the 21st September, 1880, cites the language of the Judge to that effect.

It has never been pretended throughout the whole proceedings that any special circumstances existed which justified a departure from that important Sailing Rule. Its violation by the captain of the *Insulano* was unquestionably the primary cause of the collision. Yet he was exonerated by the Portuguese Tribunals of all blame for the consequences of his grave mistake.

The ground assumed by Sr. Serpa appears to Her Majesty's Government to have really the effect, when applied to such a state of facts as that of the present case of reducing to a nullity the international agreement contained in article 14. «The absolute rule of navigation», His Excellency says, «the supreme and immutable precept imposed by the regulations upon every ship, is that whenever a danger is impending they should regulate their course, or steer in such a manner as to obviate such danger, although it may be necessary for the purpose to act contrary to, or to break Rules laid down in the foregoing articles». This principle, which can have no application except when it is already too late for safety to be obtained by adherence to the Rules, is here apparently extended so as to leave it in all cases of «impending dangers» to the discretion of the masters of ships to «act contrary to, or break, the Rules».

To the contention of Her Majesty's Government, that even assuming that there was blame on the side of the *City of Mecca*, the Court should have held that the *Insulano* was also in fault for not having obeyed article 14, and that each party should have been ordered to bear his own losses, as provided by article 1568 of the Portuguese Code, Sr. Serpa replies that the jury did not find that the *Insulano* had been guilty of a fault in the sense and for the purposes of article 1568; and further, that the owners of the *City of Mecca,* did not ask the Court to apply article 1568 of the Code, but only to find the *Insulano* solely to blame, and that the Court could only decide according to what is petitioned, and he cites a Municipal law in support of this objection.

This is a new argument, now raised for the first time, and the force of which Her Majesty's Government are unable to recognize. They apprehend that this rule of procedure cannot possibly relieve the Court from giving effect to a positive enactment like article 1568 of the Code on the law of collision—an enactment founded on such obvious principles of justice that it has found its place in some form or other in the jurisprudence of all civilized States.

Sr. Serpa then proceeds to state that one of the Portuguese Judgments has been enforced in France and another in England; that the French Tribunal entirely concurred in the Portuguese decision and its application of the Sailing Rules to the *case*, and that it is impossible that all these suits and Judgments should now be reopened.

I have already explained that it is not proposed to reopen any Judgments. I may mention, however, that, as regards the enforcement in England of the first Judgment in favour of the English underwriters, no such proceeding took place, the order obtained for that purpose in the Court of Admiralty, under the impression that the Judgement was *in rem,* having been set aside on appeal.

As regards the enforcement in France of the second Judgement in favour of the French underwriters, it is to be observed that in its *Arrêt* the Court of Cassation approves the view of the Court of Rouen that, if article 14 was not obeyed by the *Insulano,* «c'est que les circonstances particulières autorisant aux termes de l'article 19 du même Décret une dérogation à ces règles, se présentaient dans l'espèce». But there is nothing whatever to show what were the «circonstances particulières» which justified the *Insulano* in departing from Rule 14. Not a vestige of them is to be found in the evidence throughout the whole proceedings, and unless these can be pointed out, Her Majesty's Government cannot accept that decision as any authority in support of Sr. Serpa's arguments.

I regret to observe that his Excellency cites a passage from one of the Portuguese Judgements in the case implying that the *City of Mecca,* in a cowardly manner, and «out of mere caprice», ran into the *Insulano* because the latter, for some reason, did not keep from her bow.

I am glad of this opportunity to give the most emphatic denial to those imputations, which are unsupported by the evidence, and most unjust towards the officers and crew of the British vessel. That juries, in cases of this kind, should be carried away by strong feelings of national prejudice can well be conceived, and no more striking instance can be cited than that which occurred in the third suit against the *City of Mecca,* where the jury, in order to set at rest once for all the competency of the Portuguese Courts of Justice, decided, in opposition to the declarations of the parties, and in the face of the reports of the Captains of the two ships, and in the face of everything that was stated in the pleadings, that the accident occurred at a distance of 3 miles from the coast.

But that imputations of cowardice and inhumanity should have been so lightly and inconsiderately made from the Judicial Bench against the officers and crew of the British vessel cannot fail, when the whole case is published in this country, to excite feelings of painful surprise.

Again, Sr. Serpa urges that the *City of Mecca,* instead of rendering assistance to the *Insulano* after the collision, steamed away at full speed, and only stopped after she had discovered that her own damage compelled her to put into Lisbon, and two guns of distress had been fired by the *Insulano,* for which misconduct alone the *City of Mecca* would have been held solely to blame by a British Court under section 16 of «The Merchant Shipping Act, 1873».

That section, it is true, provides that in every case of collision it shall be the duty of the master of each vessel, *if and so far as he can do so without danger to his own vessel,* crew, and passengers, to stay by the other vessel until he has ascertained that she has no need of further assistance, and to render to the other vessel such assistance as may be practicable and necessary; and that if he fails to do so without reasonable cause, the collision shall, *in the absence of proof to the contrary,* be deemed to have been caused by his own wrongful act, neglect, or default.

But on this part of the case His Excellency, unintentionally no doubt, does injustice to the Commander of the *City of Mecca,* and it becomes necessary to re-established the facts.

This charge of misconduct against the English Captain was originally made in the suits brought against *City of Mecca,* but it was, entirely contradicted by the English crew, and the condition of the *City of Mecca* after the collision, as well as the declarations of some of the witnesses on the side of the *Insulano,* attest the humane conduct of the English Captain, who succeeded, notwithstanding the perilous state of his own vessel, in rescuing the crew and passengers of the *Insulano,* and landing them safely at Lisbon.

After the collision the Portuguese steamer had no holes that were visible, and that showed her to be in a dangerous and sinking condition, so much so, that whereas the accident took place at 1 P.M. she only foundered at 2.45 P.M. The passengers of the *Insulano* considered their steamer to be in less danger, because after they had jumped on board the *City of Mecca* they returned to the Portuguese ship, thinking themselves safer there. And even the Portuguese Captain himself thought that his ship in a better condition, as he was the first to call on her passengers, who had jumped on board the British steamer, to return to the *Insulano.*

On the contrary, the British steamer, after the two ships had got clear of each other, was found to be in great danger, with her stern wrung away from the plates, with a hole of 3 inches, as far as could be seen, under water, with her head twisted to starboard, with 18 inches of water in her fore-hold, while the compartment that had been struck was filling rapidly; and the English Captain, thinking that the Portuguese steamer had suffered no damage that placed her in so great a danger, ordered the engines to go at full speed, so as to hasten his entrance into the bar of Lisbon. But he had not gone far when, a signal of distress from the *Insulano* having been reported to him, he immediately stopped and lowered boats.

The condition of the British ship was so dangerous that, having sent three boats, each in charge of a mate, in order to save, conjointly with the boats of the *Insulano,* the people wrecked from that steamer, she had only time to hoist one in to the ship,

and she had to tow the other two, and when one of these got loose, the hawser having parted, she could not pick it up, and the mate cried out to a schooner that was near to pick it up, there being at the time 24 inches of water in the fore-hold. With her compartment full of water, she only arrived at Belem at 6 P.M., and would have foundered at sea if the forty soldiers whom she saved from the *Insulano* had not rendered assistance by working the pumps, in order to empty the compartment that had been struck.

As regards the complaint made against the Captain of the British steamer that it was necessary to fire two guns for him to make up his mind to render assistance to the shipwrecked people, his statement that the first gun was not heard on board the *City of Mecca* until after the boats had been lowered, is confirmed by the deposition of the Captain of the 2nd regiment of artillery, Manuel Rodrigues de Oliveira, who commanded the detachment on their way to Madeira, and who swore that some efforts were made to fire a few shots from a small piece of artillery on board the *Insulano,* but the guns could hardly be heard, because the powder was already wet.

I have dwelt at some length on this part of Sr. Serpa's note, on account of the gravity of the charge brought against the British vessel and of its injustice.

After full consideration of the various arguments adduced by Sr. Serpa, Her Majesty's Government are unable to modify their views of the case as expressed in my despatch to Mr. Morier of the 30th September, 1881. They maintain the opinion that there has been a grave miscarriage of justice; that the Portuguese Tribunals were bound by the International Sailing Rules to pronounce the Captain of the *Insulano* in fault for having admittedly violated article 14 and caused the peril, and that they were not justified under those Rules in laying the whole blame on the *City of Mecca* for not manœuvring so as to avoid the peril thus created by the *Insulano.*

In conclusion, I can only repeat, on behalf of Her Majesty's Government, the expression of their regret that their friendly proposal to refer to arbitration the question of the liability of Portugal for the consequences of the Judgments rendered by her Tribunals in this case has been rejected on grounds which they consider altogether unsatisfactory and insufficient.

I have to instruct you to place a copy of this despatch in the hands of the Portuguese Minister for Foreign Affairs.

I am, etc.

Traducção. — Copia. — Foreign Office, 2 de setembro de 1882. — Sr. — O Governo de Sua Magestade tomou em consideração a resposta do Ministro Portuguez de Negocios Estrangeiros, transmittida no despacho de Sir Charles Wyke, n.º 21, commercial, de 25 de abril ultimo, a sua proposta de submetter a uma arbitragem internacional a questão de saber se, na causa do abalroamento entre o *City of Mecca* e o *Insulano,* os tribunaes portuguezes deixaram de dar o sentido proprio aos re-

gulamentos internacionaes de navegação. Os fundamentos em que se baseia aquella proposta foram expostos no meu despacho ao Sr. Morier, n.º 33 de 30 de setembro de 1881, de que elle deixou uma copia ao Sr. Hintze Ribeiro. N'aquelle despacho eu tambem exprimia a esperança de que o Governo Portuguez rejeitaria a doutrina exposta pelo supremo tribunal portuguez, de que as aguas territoriaes de Portugal se estendiam tão longe quanto a vista póde alcançar das suas praias.

O Governo de Sua Magestade nota com satisfação que o Ministro Portuguez, na sua resposta, claramente repudia aquella doutrina. Não preciso seguir S. Ex.ª nas suas observações ácerca da ausencia de qualquer regulamento internacional fixo sobre o assumpto, visto como o Governo de Sua Magestade não pediu que o Governo Portuguez adherisse a qualquer regulamento particular; mas sómente fez a sua reserva á doutrina exposta na sentença arguida. Aquella questão está agora afastada pela segurança dada pelo Sr. Serpa, de que Portugal não reclama maior extensão de territorio maritimo do que as outras Nações. O Governo de Sua Magestade, porém, lamenta ser informado de que o Governo Portuguez declina a sua proposta de uma arbitragem na questão dos regulamentos internacionaes de navegação; e parece-lhe que o Sr. Serpa não comprehende exactamente a natureza d'aquella proposta, porque um dos fundamentos tomados por S. Ex.ª para rejeitar a arbitragem é que nem as leis constitucionaes de Portugal, nem o direito publico da Europa, consentem a renovação de um processo que foi definitivamente terminado.

N'este ponto tenho a observar, que o Governo de Sua Magestade não pediu que fizesse reviver o processo. Elle admitte que a decisão seja definitiva, mas sustenta que o Governo Portuguez está obrigado a indemnisar os proprietarios do *City of Mecca,* pelas consequencias que resultaram da inobservancia, por parte dos tribunaes portuguezes, dos regulamentos internacionaes de navegação, e a unica questão que elle propõe submetter á arbitragem é se os tribunaes portuguezes applicaram convenientemente as regras de navegação aos factos provados ou admittidos perante elles, ou deixaram de dar effeito á obrigação internacional contida n'essas regras, em prejuizo dos subditos britannicos.

É precisamente porque todos os remedios legaes estão exhaustos, que o Governo de Sua Magestade desejou submetter á arbitragem a sua asserção de que as sentenças portuguezas são incompativeis com os regulamentos internacionaes de navegação, e constituem por isso uma infracção de um pacto internacional entre os dois Governos.

O Sr. Serpa, declinando esta proposta, critica os argumentos contidos no meu despacho ao Sr. Morier, e depois de fazer um resumo da questão como se acha alexposta, declara que os fundamentos capitaes ou premissas essenciaes, são os seguintes:

1.º Que a causa originaria do abalroamento fôra o facto de não ter o *Insulano* alterado a sua carreira *logo que viu o «City of Mecca»*;

2.º Que os tribunaes portuguezes, não imputando a culpa ao *Insulano*, deixaram de dar execução ao artigo 14.º (inglez) do regulamento de navegação.

Desejo todavia mostrar que ambas estas asserções são inexactas.

No que respeita á primeira, a asserção do Governo de Sua Magesta era, não que o *Insulano* não alterou a sua carreira «logo que víra o *City of Mecca*», mas que deixára de a alterar *a tempo para não estorvar o caminho* do *City of Mecca*, como era obrigado pelo artigo 14.º

No que respeita á segunda, o Governo de Sua Magestade sómente affirmou que os tribunaes portuguezes, isentando de toda e qualquer culpa o *Insulano* e imputando-a inteira ao *City of Mecca*, deixaram de dar effeito ao artigo 14.º

O Sr. Serpa continua allegando que o artigo 14.º não exige que o navio a vapor, que é obrigado a manobrar de modo a não estorvar o caminho a outro, altere a sua carreira no momento em que vê esse outro, e que como a apreciação do momento opportuno para assim manobrar é difficil, o artigo 14.º está subordinado ao artigo 19.º (inglez), que prescreve a derogação d'aquelle quando circumstancias especiaes a tornam necessaria para evitar um perigo immediato; que o *City of Mecca* era obrigado a evitar este perigo, e que o não evitou; e que a errada interpretação dada ao artigo 14.º pelo Capitão portuguez, longe de constituir uma falta tão grave como o Governo de Sua Magestade pretende demonstrar, era perfeitamente desculpavel em presença das circumstancias.

No que toca a esta ultima asserção, eu quizera observar que difficilmente se póde conceber uma violação mais perigosa das regras de navegação que a de um navio a vapor tentando indevidamente passar por diante da prôa de outro, quando se acha obrigado pelo artigo 14.º a não lhe estorvar o caminho, e especialmente quando (como no presento caso) o Capitão do navio violador está sob a erronea impressão de que cumpre o seu dever e obedece ás regras de navegação, em logar de as violar, e por consequencia mais inclinado a perseverar no seu erro.

O protesto do Capitão do *Insulano* é importantissimo sobre este ponto. Elle declarou que, como o *City of Mecca* não mudou de rumo, sendo obrigado a fazel-o, ao passo que ao *Insulano* cumpria seguir a sua carreira «guinou para o S., a ver se assim evitava o abalroamento, que *então era imminente*».

Está admittido que os navios se cruzavam no sentido do artigo 14.º, e que ao *Insulano* e não ao *City of Mecca* incumbia o dever de mudar de rumo.

Todavia o Sr. Serpa allega que o erro do Capitão do *Insulano* não teve imporcia, visto como elle guinou para o S. quando o perigo se tornou immediato e imminente, e que o abalroamento não teria occorrido se o *City of Mecca* tivesse feito diligencias para o evitar, como era obrigado pelo artigo 19.º

Entretanto é claro que o *Insulano*, em consequencia do erro do seu Capitão, não guinou para o S. *a tempo para não estorvar o caminho*, como lhe cumpria por virtude do artigo 14.º, e o jury expressamente reconheceu que, se elle tivesse alterado a sua carreira a *distancia conveniente*, o abalroamento se teria evitado (acção intentada pelos seguradores inglezes; resposta aos quesitos 30.º e 31.º). Não se póde pois negar que o perigo imminente que o *City of Mecca* é accusado de não ter evitado, foi creado pelo erro da navegação do *Insulano*, e que de facto o *Insulano* estorvou o caminho do *City of Mecca*, em logar de manobrar de modo a não estorvar este caminho, como era obrigado pelo artigo 14.º

O erro do Capitão do *Insulano* é tanto mais extraordinario e indesculpavel, quanto elle não só era obrigado, pelo artigo 14.°, a não estorvar o caminho, mas tambem, como declara o Juiz portuguez de primeira instancia, pelas «regras de cortezia maritima, que assim prescreviam antes do regulamento». O Sr. Braamcamp, na sua nota ao Sr. Morier, com data de 21 de setembro de 1880, cita as palavras do Juiz a este respeito.

Em todo o decurso do processo nunca se pretendeu demonstrar a existencia de circumstancias especiaes, que justificassem o não cumprimento de tão importante regra de navegação. A sua violação por parte do Capitão do *Insulano* foi inquestionavelmente a causa primaria do abalroamento. Sem embargo, os tribunaes portuguezes julgaram-no isento de toda a responsabilidade, pelas consequencias do seu grave erro.

O fundamento em que se firma o Sr. Serpa, parece ao Governo de Sua Magestade que, quando applicado a um estudo de factos como os do presente caso, terá por effeito annullar o accordo internacional contido no artigo 14.° «A regra absoluta de navegação, diz S. Ex.ª, o preceito supremo e impreterivel que o regulamento prescreve a todos os navios, é que, em presença de um perigo immediato, regulem a sua marcha ou as suas manobras em ordem a obviar a este perigo, ainda que para isso seja necessario derogar ou deixar de cumprir as regras estabelecidas nos artigos antecedentes». Este principio, que não póde ter applicação senão quando é já demasiado tarde para alcançar a salvação pela observancia das regras de navegação, é aqui ampliado por fórma que, em todos os casos de perigo imminente, deixa á discrição dos Capitães de navios «derogar ou deixar de cumprir essas regras».

Á asserção do Governo de Sua Magestade, de que, ainda suppondo que tivesse havido culpa por parte de *City of Mecca*, o tribunal deveria ter julgado que o *Insulano* era tambem culpado por não ter observado o artigo 14.°, e que assim cada um d'elles deveria ter supportado as suas perdas, conforme dispõe o artigo 1568.° do codigo portuguez, responde o Sr. Serpa, que o jury não julgou que o erro do *Insulano* constituisse uma falta, no sentido e para os fins do artigo 1568.°; e alem d'isso, que os proprietarios do *City of Mecca* não pediram aos tribunaes a applicação do artigo 1568.° do codigo, mas sim que o *Insulano* supportasse todas as perdas e que os tribunaes só podiam decidir, em conformidade com o que lhes era pedido, e em apoio d'esta objecção cita uma lei interna.

É este um argumento novo, allegado agora pela primeira vez, e cuja força o Governo de Sua Magestade não póde apreciar.

Afigura-se-lhe, porém, que esta regra de processo não podia isentar os tribunaes de dar effeito a uma disposição tão positiva como a do artigo 1568.° do codigo sobre abalroamentos — disposição fundada em tão obvios principios de justiça, que, sob uma ou outra fórma, tem sido adoptada na jurisprudencia de todos os estados civilisados.

O Sr. Serpa allega, depois, que um dos julgamentos portuguezes foi executado em França e outro em Inglaterra; que os tribunaes francezes plenamente concordarem com a decisão dos tribunaes portuguezes e com a applicação que elles fize-

ram das regras de navegação ao presente caso, e que agora é impossivel fazer reviver todos esses processos.

Eu já expliquei que se não trata de fazer reviver nenhum processo, devo todavia acrescentar que, no que respeita á execução em Inglaterra do primeiro julgamento em favor dos seguradores inglezes, tal execução não se verificou, pois que a ordem obtida para este fim no tribunal do almirantado, sob a impressão de que o julgamento era *in rem,* foi rejeitada na appellação.

No que toca á execução em França do segundo julgamento em favor dos seguradores francezes, cumpre observar, que no seu «arrêt» o tribunal de cassação approva a opinião do tribunal de Rouen, que se o artigo 14.º não foi observado pelo *Insulano* «c'est que les circonstances particulières autorisant aux termes de l'article 19e du même décret une dérogation à ces règles, se présentaient dans l'espèce». Mas não ha absolutamente nada que prove que existissem «circonstances particulières» que justificassem o *Insulano* de se afastar da regra do artigo 14.º Não é possivel encontrar em todo o processo o minimo vestigio d'estas circumstancias; e emquanto ellas não forem provadas o Governo de Sua Magestade não póde acceitar aquella decisão como auctoridade de algum peso *(as any authority)* em favor dos argumentos do Sr. Serpa.

Sinto ter de observar que S. Ex.ª cita um trecho de uma das sentenças portuguezas implicando *(implying)* «que o *City of Mecca covardemente e por mero capricho* mettêra a pique o *Insulano,* porque este ultimo, por qualquer motivo, não se afastára da sua prôa.

Folgo que se offereça esta opportunidade para negar da maneira mais categorica imputações que não têem fundamento nas provas do processo, que são injustissimas para com os officiaes e a tripulação de um navio inglez. Que os jurados, em questões d'esta natureza, fossem desvairados por fortes sentimentos de preconceito nacional, concebe-se facilmente, e nenhum exemplo mais flagrante se póde citar do que succedeu na terceira acção contra o *City of Mecca,* em que o jury, para fixar de uma vez para sempre a competencia dos tribunaes portuguezes, decidiu, em opposição com as declarações das partes, á face dos relatorios dos Capitães dos dois navios e á face de tudo o que se affirmou nas allegações, que o accidente occorrêra a uma distancia de 3 milhas da costa.

Mas que dos bancos da magistratura judicial se fizessem tão ligeiras e inconsideradas imputações contra os officiaes e a tripulação de um navio inglez, cousa é que não póde deixar de excitar penosa surpreza quando se publicar na Inglaterra todo o processo.

Novamente allega o Sr. Serpa que o *City of Mecca,* em logar de prestar auxilio ao *Insulano* depois do abalroamento, continuára a sua carreira com toda a força das machinas, e sómente parára depois de haver reconhecido que os seus proprios damnos o obrigavam a arribar a Lisboa, e depois do *Insulano* ter dado dois tiros pedindo auxilio, e que este procedimento bastaria de per si para que um tribunal inglez, em presença da secção 16.ª da lei da marinha mercante de 1873, julgasse o *City of Mecca* o unico culpado.

É verdade que esta secção dispõe que em todos os casos de abalroamento incumbe ao Capitão de cada navio, *se o podér fazer e tanto quanto possa fazer sem perigo para o seu proprio navio,* tripulação e passageiros, parar junto do outro navio até que verifique que este não tem necessidade de mais auxilio, e prestar-lhe todos os serviços possiveis e necessarios; e que se elle deixar de proceder assim, sem motivo rasoavel, julgar-se-ha, na falta de provas em contrario, que o abalroamento tivera logar por sua negligencia ou culpa.

Mas, n'esta parte da questão, S. Ex.ª, de certo sem o querer, faz injustiça ao Commandante do *City of Mecca,* e torna-se necessario restabelecer os factos.

Esta accusação de mau procedimento contra o Capitão inglez foi originariamente feita nos processos intentados contra o *City of Mecca,* mas foi inteiramente contestada pela tripulação ingleza, e o estado do *City of Mecca,* depois do abalroamento, assim como as declarações de algumas das testemunhas por parte do *Insulano,* attestam o humano procedimento do Capitão inglez, que, não obstante o perigoso estado do seu proprio navio, conseguiu salvar a tripulação e os passageiros do *Insulano* e desembarcal-os em Lisboa.

Depois do abalroamento o navio portuguez não tinha rombos que se vissem e que mostrassem que elle se achava n'um estado de perigo, e tanto mais que, tendo o accidente occorrido á uma hora da tarde, o navio sómente sossobrou ás duas horas e quarenta e cinco minutos. Os passageiros do *Insulano* consideravam o seu navio em menor perigo, porque, depois de haverem saltado para bordo do *City of Mecca,* voltaram para o navio portuguez, julgando-se ali mais seguros. E o proprio Capitão portuguez pensou que o seu navio se achava em melhores condições, pois foi o primeiro a chamar para elle os passageiros que haviam saltado para bordo do navio inglez.

Pelo contrario o navio inglez, depois que os dois navios se desembaraçaram um do outro, achou-se em grande perigo com as laminas de pôpa deslocadas *(with her stern wrung away from the plates),* com um rombo de 3 pollegadas, tanto quanto se podia ver debaixo de agua, com a proa torcida para estibordo, com 18 pollegadas de agua no porão, com o compartimento, que soffrêra o choque, enchendo rapidamente de agua, e o Capitão inglez, pensando que o navio portuguez não soffrêra damnos que o collocassem em tão grande perigo, ordenou que se desse toda a força ás machinas para apressar a sua entrada na barra de Lisboa. Mas não ía ainda longe quando lhe disseram que o *Insulano* pediu soccorro, e immediatamente parou e deitou os seus escaleres ao mar.

O estado do navio inglez era tão perigoso, que, tendo enviado tres botes, todos commandados por pilotos, para salvar conjunctamente com os escaleres do *Insulano* a gente que havia naufragado n'este navio, só teve tempo para içar um, sendo obrigado a rebocar os outros dois; e quando um d'estes se desprendeu, não pôde colher o cabo e gritou a uma escuna que estava perto, que o apanhasse, tendo n'esse tempo 24 pollegadas de agua no porão. Com o seu compartimento cheio de agua o *City of Mecca* sómente chegou a Belem ás seis horas da tarde, e teria sossobrado no mar, se quarenta soldados, que elle salvou do *Insulano,* não tivessem ajudado

a trabalhar com as bombas, para despejar o compartimento que havia soffrido o rombo.

Com respeito á queixa feita contra o Capitão do navio inglez, de que fôra necessario que o *Insulano* desse dois tiros, para que elle se resolvesse a soccorrer os naufragos, a sua affirmação de que o primeiro tiro não fôra ouvido a bordo do *City of Mecca* antes dos escaleres serem lançados ao mar, é confirmada com o depoimento do Capitão do segundo regimento de artilheria, Manuel Rodrigues de Oliveira, que commandava o destacamento que ía para a Madeira, e que jurou que alguns esforços se fizeram para dar alguns tiros com uma pequena peça de artilheria a bordo do *Insulano,* mas que os tiros difficilmente podiam ser ouvidos, porque a polvora estava humida.

Tenho dado alguma extensão á minha resposta a esta parte da nota do Sr. Serpa, em rasão da gravidade e da injustiça da accusação feita contra o Capitão do navio inglez.

Depois de ter examinado sob todos os aspectos os argumentos adduzidos pelo Sr. Serpa, o Governo de Sua Magestade não póde modificar a opinião que sobre esta questão emittíra no meu despacho dirigido ao Sr. Morier, com data de 30 de setembro de 1881, mantem este Governo a opinião de que houve uma grave violação de justiça; que os tribunaes portuguezes eram obrigados, pelas regras internacionaes de navegação, a julgar o Capitão do *Insulano,* culpado por ter infringido o artigo 14.º e causado o perigo, e que elles não tinham justificação, em presença d'estas regras para lançar toda a culpa para o *City of Mecca,* por não ter manobrado em ordem a evitar o perigo creado pelo *Insulano.*

Em conclusão, eu sómente posso repetir, por parte do Governo de Sua Magestade, a expressão do seu pezar, de que a sua amigavel proposta para se submetter a uma arbitragem a questão de responsabilidade de Portugal pelas consequencias dos julgamentos proferidos pelos seus tribunaes n'esta questão, tenha sido rejeitada com fundamentos que o mesmo Governo considera nada satisfactorios e insufficientes.

Auctoriso a V. a pôr uma copia d'este despacho nas mãos do Ministro Portuguez dos Negocios Estrangeiros.

Sou, etc.

N.º 15

O SR. ANTONIO DE SERPA PIMENTEL AO SR. W. BARING

Dezembro, 9 de 1882.—O Governo de Sua Magestade tomou na devida consideração o despacho que o Sr. Conde de Granville dirigiu a V. S.ª com data de 27 de novembro ultimo, e de que V. S.ª me deu copia

N'este despacho exprime o Sr. Conde de Granville o pezar do Governo de Sua Magestade Britannica por ter ô Governo Portuguez rejeitado, com fundamentos que considera insufficientes e nada satisfactorios, a amigavel proposta para que fosse submettida a uma arbitragem internacional a questão da responsabilidade de Por-

tugal pelas consequencias dos julgamentos proferidos pelos tribunaes portuguezes nas acções civeis a que dera logar o abalroamento entre o *City of Mecca* e o *Insulano.*

As rasões pelas quaes o Governo de Sua Magestade se julgava inhibido de acceitar a referida proposta pareciam-lhe tão justas e tão ponderosas, que não podia deixar de se comprazer na esperança de que o Governo Britannico as consideraria completamente satisfactorias. O pezar que o Governo de Sua Magestade experimenta agora, vendo que o Governo Britannico as considera insufficientes e nada satisfactorias *(altogheter unsatisfactory)* é tanto mais vivo e profundo quanto era legitima a esperança que elle se comprazia em nutrir. E pela minha parte, eu tenho ainda uma rasão especial para o sentir mais vivamente—é o receio de não haver logrado expor essas rasões com a devida clareza. Julgo-me, pois, obrigado a fazer ainda algumas considerações no empenho de pôr na evidencia, que naturalmente resulta dos factos e dos principios, a justiça dos fundamentos em que o Governo de Sua Magestade se firma para declinar a proposta do Governo Britannico.

Os argumentos em que o Sr. Conde de Granville ainda insiste com o intuito de mostrar que os tribunaes portuguezes não observaram, como lhes cumpria, as regras internacionaes de navegação, têem como ponto de partida ou como base informações de facto menos exactas, que vou esforçar-me por rectificar, chegando-os á luz dos documentos que mais os esclarecem.

Suppõe S. Ex.ª que a questão foi apresentada aos tribunaes portuguezes nos mesmos termos em que o Governo Britannico a apresenta agora ao Governo de Sua Magestade, e que estes tribunaes isentaram de toda a responsabilidade o Capitão do *Insulano*, por julgarem que elle não era obrigado a manobrar em conformidade com o disposto no artigo 15.º do regulamento portuguez (14.º do Regulamento inglez). Ambas estas supposições que o Sr. Conde de Granville foi induzido a fazer por informações menos exactas, são destituidas de fundamento e contrariadas por documentos irrecusaveis.

Se o Capitão do *City of Mecca* admittisse perante os tribunaes portuguezes, como admitte o Sr. Conde de Granville, que effectivamente, *por falta de habilidade ou de presença de espirito*, ou por outras circumstancias, não tinha manobrado de modo a obviar a um perigo immediato, conforme lhe prescreviam nos termos mais explicitos e terminantes os artigos 18.º e 19.º do regulamento inglez (19.º e 20.º do regulamento portuguez), e se limitasse a pedir a applicação do artigo 1568.º do codigo commercial portuguez, com o fundamento de que o Capitão do *Insulano* era tambem culpado por não ter manobrado em conformidade com o disposto no artigo 15.º do regulamento portuguez (14.º do regulamento inglez), é possivel que os tribunaes portuguezes, examinando a questão sob este ponto de vista, a julgassem pela fórma que o Governo de Sua Magestade Britannica considera mais justa.

Mas a questão foi apresentada aos tribunaes portuguezes em termos completamente differentes. Os seguradores inglezes, subrogados nos direitos dos proprietarios do *Insulano,* allegavam que o *City of Mecca* era o culpado no abalroamento, e que portanto devia ser julgado responsavel por todos os damnos, em conformidade

com o disposto no artigo 1567.º do codigo commercial. Pela sua parte os proprietarios e o Capitão do *City of Mecca* allegavam *que fôra do Insulano a culpa do desastre do abalroamento, e que sobre elle pesava toda a responsabilidade d'aquelle gravissimo acontecimento, nos termos dos artigos* 1339.º e 1567.º *do codigo de commercio.*

Ás leis que regulam o processo em Portugal, citadas na minha anterior nota, prescrevem aos tribunaes que não julguem *alem do pedido ou em cousa diversa do que se pedir.*

Nos termos em que fôra posta perante os tribunaes portuguezes a questão reduzia-se a saber sobre qual dos dois navios devia pesar *toda a responsabilidade* do desastre do abalroamento. E, posta n'estes termos, parece ao Governo de Sua Magestade que nenhum tribunal imparcial e justo poderia deixar de a julgar como a julgaram os tribunaes portuguezes, porque a culpa do *City of Mecca* pesada na balança da justiça com a culpa do *Insulano,* fazia desapparecer esta como incomparavelmente mais leve. Por um erro de intelligencia o Capitão do *Insulano* não interpretára e observára a disposição do artigo 15.º do regulamento portuguez no seu verdadeiro sentido. Mas o proprio Governo Britannico tinha reconhecido antes, e reconheceu depois, que o verdadeiro sentido d'esta disposição, não ficaria bastante claro, se o estibordo do navio que avistava outro não fosse precisamente determinado pelas palavras *seu proprio (her own)* omittidas no texto francez, d'onde a mesma disposição foi vertida para o texto portuguez. O *City of Mecca,* em presença de um perigo immediato, evidente e indubitavel, não fez, para o evitar, as manobras ou diligencias que os artigos 18.º e 19.º do regulamento inglez (19.º e 20.º do regulamento portuguez), lhe prescreviam nos termos mais explicitos e terminantes, e o seu procedimento era tanto mais indesculpavel quanto, para evitar aquelle temeroso perigo, bastava que fizesse a mais simples manobra, já guinando em sentido divergente ou opposto áquelle em que guinára o *Insulano,* já ciando á ré, ou parando alguns momentos antes. Estes foram os factos provados á evidencia perante o jury, e em presença d'estes factos nenhum tribunal imparcial e justo, que fosse chamado a julgar qual dos dois navios devia supportar todos os damnos, deixaria de condemnar o *City of Mecca.*

Em todo o caso a questão de saber se a disposição applicavel á especie era a do artigo 1567.º ou a do artigo 1568.º do codigo commercial portuguez, é uma questão puramente civil da exclusiva competencia dos tribunaes do paiz. No seu despacho de 30 de setembro de 1881, o Sr. Conde de Granville, inspirando-se nos sentimentos de respeito que a Gran-Bretanha sempre professou pelos direitos absolutos da soberania e independencia dos outros povos, declara que o Governo de Sua Magestade Britannica não se julgaria no direito de discutir aquella questão, se ella tivesse uma natureza puramente civel; e no despacho a que tenho a honra de responder, S. Ex.ª confessa que não póde apreciar a força de todas as rasões que os tribunaes portuguezes poderiam ter para a decidir pela fórma por que a decidiram, porque essas rasões se derivam de leis internas, que S. Ex.ª não conhece. Discutindo a mesma questão e procurando demonstrar que os tribunaes portuguezes

fizeram injustiça aos proprietarios do *City of Mecca*, o Sr. Conde de Granville pretende dar-lhe caracter internacional.

Mas que é o que póde dar caracter internacioual a uma questão tão manifestamente civel por sua natureza? O que lhe dá caracter internacional, diz o Sr. Conde de Granville, é a circumstancia *de não haverem os tribunaes portuguezes applicado justa ou convenientemente* (properly) *as regras internacionaes de navegação aos factos provados e admittidos perante elles, ou por não haverem dado effeito ao pacto internacional contido n'essas regras com prejuizo dos subditos britannicos.*

Mas em que deixaram os tribunaes portuguezes de applicar as regras internacionaes de navegação a factos a que devessem applical-as? Em que deixaram os tribunaes portuguezes de dar ao regulamento internacional de navegação effeitos que devessem dar-lhe? Perante o jury, diz ainda o Sr. Conde de Granville, provou-se que se o *Insulano* tivesse executado opportunamente ou a *conveniente distancia* as manobras que lhe prescrevia o artigo 14.° (15.° do regulamento portuguez), não succederia o abalroamento, e comtudo os tribunaes portuguezes absolveram o *Insulano* de toda a culpa ou de toda a responsabilidade no desastre; e d'ahi conclue S. Ex.ª que os mesmos tribunaes não applicaram, como lhes cumpria, o regulamento internacional.

N'este ponto está o equivoco produzido por informações menos exactas. Suppõe S. Ex.ª que os tribunaes portuguezes não podiam condemnar o *City of Mecca* a supportar toda a responsabilidade ou todos os damnos sem julgarem, *ipso facto*, o *Insulano* isento de cumprir as obrigações ou de executar as manobras que lhe prescrevia o citado artigo 15.° do regulamento internacional.

Ora a sentença de primeira instancia, confirmada nas instancias superiores, expressamente diz: *É certo que o vapor Insulano via o outro por estibordo e seria elle que em regra deveria manobrar, não só porque a letra do regulamento citado assim o dá a entender, e o regulamento inglez o diz expressamente, mas tambem porque as regras de cortezia maritima assim o observavam antes do regulamento.*

Mas porque condemnaram então os tribunaes portuguezes o *City of Mecca* a supportar todos os damnos? Condemnaram-n'o porque, chamados a decidir, conforme lhes pediam ambas as partes, sobre qual dos dois navios devia pesar *toda a responsabilidade* pelo desastre, não podiam deixar de julgar, como julgaram mais tarde os tribunaes francezes, e como provavelmente julgariam todos os tribunaes justos e imparciaes do mundo, que essa responsabilidade devia pesar sobre o Capitão do *City of Mecca*, cuja culpa era incomparavelmente mais grave do que a do Capitão do *Insulano.*

Observa o Sr. Conde de Granville que, na minha nota de 14 de abril ultimo, eu não resumíra exactamente as suas asserções, e faz duas rectificações, a sabèr:

1.° Que o Governo de Sua Magestade Britannica não affirmára que o *Insulano* não alterou o seu curso *logo que vira* o *City of Mecca*, mas sim que deixára de o fazer *a tempo para não estorvar o caminho ao City of Mecca*, como era obrigado pelo artigo 14.°;

2.° Que o Governo de Sua Magestade Britannica affirmára que os tribunaes

portuguezes deixaram de dar effeito ao regulamento internacional, não por absolverem o *Insulano da culpa,* mas sim por o absolverem *de toda e qualquer culpa (from any blame whatever).*

Parecia-me, e parece-me ainda, que resumi fielmente os argumentos do Sr. Conde de Granville no transumpto que d'elles fiz. As palavras *logo que viu por estibordo o City of Mecca* não se encontram, é verdade, nas asserções de S. Ex.ª, nem eu lh'as attribuia, mas entendi que se inferiam do caracter absoluto que se pretendia dar á disposição do artigo 14.º do regulamento. Inutil será, porém, insistir n'este ponto. Desde que o Governo Portuguez admitte que o *Insulano* não observou, como lhe cumpria, a disposição do citado artigo, pouco importa para a conclusão final que se diga que elle não observára essa disposição por não ter mudado de rumo *logo que viu por estibordo o City of Mecca ou a tempo de não estorvar o caminho a este navio.*

No que respeita ao segundo ponto, eu não quiz dizer que o Sr. Conde de Granville censurava o julgamento dos tribunaes portuguezes, por elles não haverem imputado a culpa *(the fault)* ou a culpa inteira ao *Insulano,* mas sim *a culpa em que elle incorrêra por esse facto* (por não ter manobrado conforme o artigo 15.º). E restabelecidas as palavras que ficam sublinhadas, que se encontram na minuta da minha nota e que não sei se foram omittidas na copia ou na traducção d'onde as transcreveu o Sr. Conde de Granville, as duas proposições não differem essencialmente, e em todo o caso a differença não daria nem tiraria força á conclusão. A questão de saber sobre qual dos dois navios devia pesar a culpa ou a responsabilidade pelos damnos provenientes do abalroamento, não podia ser resolvida pelas disposições do regulamento internacional de navegação, que nada dispõe a similhante respeito, mas sim pelo codigo commercial e mais leis vigentes em Portugal. Os tribunaes portuguezes podiam reconhecer, como effectivamente reconheceram, que o Capitão do *Insulano* não interpretára nem executára, como lhe cumpria, os preceitos do artigo 14.º d'aquelle regulamento, e ser comtudo obrigados, para se conformarem com as disposições d'aquellas leis e com os dictames da justiça, a condemnar o *City of Mecca* a supportar todos os damnos. O artigo 14.º do regulamento estabelece uma regra de navegação: não regula a maneira de distribuir ou tornar effectiva a responsabilidade dos Capitães de navios que a não observam. Sustentando que os tribunaes portuguezes deviam regular a responsabilidade no caso sujeito, segundo o artigo 1568.º, e não segundo o artigo 1567.º do codigo commercial portuguez, o Sr. Conde de Granville reconhece que as disposições applicaveis eram as das leis portuguezas e não as do regulamento internacional, que nada estatuiu a tal respeito. E por isso o Governo de Sua Magestade não comprehende como do facto de não haverem os tribunaes portuguezes condemnado o *Insulano* a supportar os seus damnos, se possa concluir legitimamente que estes tribunaes não deram ao artigo 14.º do regulamento internacional *effeito* que devessem dar-lhe.

Está o Governo de Sua Magestade muito longe de pensar que as disposições que regulam em Portugal a responsabilidade civil pelos abalroamentos ou acciden-

tes do mar, sejam completas e perfeitas. O proprio principio consagrado no artigo 1568.º do codigo commercial—que quando o abalroamento succeda por culpa dos Capitães dos dois navios, cada um supporte os seus damnos—o proprio principio que o Sr. Conde de Granville considera de *manifesta justiça e como tal adoptado, sob uma ou outra fórma na legislação de todos os Estados civilisados*, póde ter grandes durezas e dar logar a enormes iniquidades na pratica, se a consciencia esclarecida do jury não habilitar os Juizes a applical-o conforme for mais justo. Assim, na hypothese sujeita, as avarias ou damnos soffridos pelo *City of Mecca* foram comparativamente insignificantes. Mas este navio podia ter mettido no fundo do mar o *Insulano* com todos os passageiros e carregamento, sem soffrer o minimo damno. E não seria, n'este caso, iniquo que o Capitão do *Insulano*, que só podia ser culpado no abalroamento por não ter bastante intelligencia, para comprehender e executar os preceitos do artigo 15.º do regulamento no seu verdadeiro sentido, fosse condemnado a supportar todos os damnos emergentes da catastrophe, ao passo que o Capitão do *City of Mecca*, incomparavelmente mais culpado, não supportaria damno algum?

Tambem o Governo de Sua Magestade está longe de crer que a constituição dos tribunaes maritimos em Portugal não deixe nada a desejar. É certo, porém, que as outras Nações cultas, em geral, não estão mais adiantadas a este respeito, e o proprio tribunal do almirantado na Inglaterra, o mais antigo e mais experimentado de quantos ha, tem sido objecto de criticas nos congressos de direito internacional com o fundamento de não offerecer sufficientes garantias ou facilidades aos estrangeiros.

Adoptando regras communs de navegação para evitar os abalroamentos, era natural que as Nações maritimas concertassem entre si os meios de tornar effectiva a responsabilidade civil e criminal por estas catastrophes, que cada vez se tornam mais frequentes, e pela sua parte Portugal entraria com muita satisfação n'este concerto. Mas quando em 30 de novembro de 1862 o Governo Britannico solicitou a adhesão do Governo de Sua Magestade a *uma serie de regras de navegação* que tinha concertado de accordo com o Governo Francez, não propoz que se adoptassem disposições communs para regular a responsabilidade pela infracção d'essas regras, ficando entendido que cada Paiz se regularia conforme as suas leis internas. Não me parece pois que se possa dar caracter internacional a uma questão cuja solução depende exclusivamente da applicação d'estas leis.

Diz o Sr. Conde de Granville que o fundamento em que eu me firmo parece ao Governo de Sua Magestade Britannica *ter realmente por effeito*, quando applicado a um estado de cousas identico ao de que se trata, *annullar completamente (of reducing to a nullity)* o accordo internacional contido no artigo 14.º E para prova d'esta asserção cita S. Ex.ª estas minhas palavras: «A regra absoluta de navegação, o preceito supremo e impreterivel que o regulamento prescreve a todos os navios, é que, em presença de um perigo immediato, regulem a sua marcha ou as suas manobras em ordem a obviar a este perigo, ainda que para isso seja necessario derogar ou deixar de cumprir as regras estabelecidas nos artigos antecedentes». E acres-

centa: «*Este principio, que não póde ter applicação excepto quando é já demasiado tarde para se alcançar a salvação pela observancia das regras, é ahi, segundo parece,* (apparently) *ampliado de modo a deixar em todos os casos de perigo immediato á discrição dos Commandantes de navios derogar ou deixar de cumprir as regras* (act contrary to, or break the Rules).»

Mas aquellas minhas asserções não estão isoladas na minha nota de 14 de abril: estão ali precedidas de outras que plenamente as explicam e justificam. Eu não disse que todos os Capitães de navios podiam derogar ou deixar de cumprir á discrição todas e quaesquer regras contidas no regulamento internacional de navegação, uma vez que observassem a do artigo 19.° (20.° do regulamento portuguez). O que eu disse textualmente foi: «Segundo a expressa disposição do citado artigo (o artigo 15.° do regulamento portuguez e 14.° do regulamento inglez) para que o navio, que vê outro por estibordo, tenha obrigação de manobrar ou de se desviar do seu rumo, é indispensavel que se verifiquem duas condições, a saber: 1.ª, que as direcções dos dois navios *se cruzem;* 2.ª, *que os exponham a abalroarem. A apreciação das circumstancias* em que as direcções em que navegam os dois navios os podem expor a abalroar, *deixou-as o regulamento* aos respectivos Commandantes. E como esta apreciação é naturalmente *difficil e sujeita a erros,* os illustrados auctores do regulamento, não só não deram á disposição do artigo 15.° o caracter de uma regra absoluta e inalteravel, mas até a subordinaram ao preceito do artigo 20.° (19.° do regulamento inglez). O artigo 19.° do regulamento dispõe que quando, em consequencia do disposto nos artigos antecedentes, n'um dos dois navios se deva manobrar de modo que se não estorve o outro, *este deverá sempre subordinar a sua marcha ás regras expostas no artigo seguinte.* E o artigo 20.° expressamente diz: «Na execução das disposições anteriores attenderão os navios a todos os perigos da navegação, *e terão em especial consideração as circumstancias particulares que podem tornar necessaria qualquer derogação nos preceitos estabelecidos, a fim de obviar a um perigo immediato*». O que legitimamente se infere d'estas asserções é que, quando o Capitão de um navio que, por erro de intelligencia, por negligencia culpavel ou por outra qualquer circumstancia imprevista, deixa de observar as regras de navegação, o Capitão de outro navio que as observou até ao momento de se achar em presença de um *perigo immediato,* não só não é obrigado a continuar a observal-as, ainda que para isso tenha de metter a pique o navio que antes as não observou, mas tem o dever sacratissimo, impreterivel e indeclinavel de executar todas as manobras, de fazer todas as diligencias para obviar a esse perigo immediato, *ainda que para isso seja necessario derogar ou deixar de cumprir as regras estabelecidas nos artigos antecedentes;* porque este é o supremo preceito claramente prescripto no artigo 19.°, em nome da humanidade.

No despacho que tenho presente, o Sr. Conde de Granville insiste em que no curso de todo o processo não se provou a existencia de *quaesquer circumstancias que isentassem o Capitão do Insulano de observar a importante regra contida no artigo* 14.°, e diz que emquanto se não exhibir a prova d'estas circumstancias o Governo de Sua Magestade Britannica *não póde acceitar o julgamento dos tribunaes*

francezes como auctoridade de algum valor (as any authority) *em reforço dos meus argumentos.*

Do processo consta que o Capitão do *Insulano* não observou a disposição do artigo 15.°, porque, tendo sido omittidas no texto francez e no texto portuguez algumas palavras que faziam falta á clareza d'esta disposição, deu-lhe uma interpretação errada, entendendo que era o *City of Mecca* que devia manobrar em ordem a não lhe estorvar o caminho. Mas o Governo de Sua Magestade nunca pretendeu, nem pretende, que esta circumstancia auctorisasse, *nos termos do artigo* 20.°, o Capitão do *Insulano* a não cumprir a disposição do artigo 15.° O que sustenta é que, desde que o Capitão do *Insulano* por erro de intelligencia ou por qualquer outra circumstancia (culpavel ou não culpavel) deixou de cumprir essa disposição, e os dois navios se acharam em perigo *immediato* de abalroamento, o Capitão do *City of Mecca* tinha a mais rigorosa e sagrada obrigação de executar todas as manobras convenientes, a fim de obviar a este perigo, ainda que para isso fosse necessaria *qualquer derogação nos preceitos estabelecidos.* As circumstancias que auctorisavam esta derogação eram as circumstancias que haviam produzido o perigo immediato, quaesquer que ellas fossem. Impondo-lhe aquella obrigação, o artigo 20.° não a tornava dependente de informação previa ácerca da natureza dos motivos ou circumstancias que porventura tivessem determinado o Capitão do *Insulano* a não manobrar conforme o disposto no artigo 15.°

As palavras que o Sr. Conde de Granville cita para tirar toda a auctoridade á decisão dos tribunaes francezes encontram-se nos considerandos do *tribunal de cassation*; mas se S. Ex.ª examinar a sentença recorrida, reconhecerá que os tribunaes francezes condemnaram o Capitão do *City of Mecca* a supportar todos os damnos, não porque julgassem o Capitão do *Insulano* auctorisado a derogar os preceitos do artigo 15.°, mas sim porque, alem de outras rasões, consideraram: «Que la regle de tribord, que les appellants affectent de considérer comme un principe de droit public, n'est qu'une règle de navigation maritime, *susceptible d'être modifiée par les circonstances* aux termes mêmes du décret qui l'a constituée; que les Capitaines des navires doivent tenir compte de tous les dangers auxquels ils sont exposés, *et peuvent déroger à ses prescriptions en vue de parer à un péril imminent* (même décret);

«Que si le *Capitaine de* l'Insulano, *venant sur tribord, devait manœuvrer de manière à ne pas gener la route du navire à vapeur anglais* City of Mecca, *il est certain toutefois, dès que les deux navires se sont rapprochés que* l'Insulano *a fait tous ses efforts pour éviter l'abordage,* en évoluant vers le sud et fait des signaux au *City of Mecca* pour évoluer dans le sens opposé; *que cependant celui-ci n'a rien fait pour éviter le danger; qu'il a poursuivi sa route à toute vapeur, même après le premier choc; que c'est donc à sa marche qu'il faut imputer la collision, et que la responsabilité de l'abordage incombe à son Capitaine,* etc.»

Seja, porém, qual for o merito intrinseco da sentença dos tribunaes da França, o Governo de Sua Magestade não póde deixar de lhe attribuir grande auctoridade na questão sujeita, porque o Governo Francez foi collaborador e co-proponente do

regulamento internacional de navegação, conjunctamente com o Governo Britannico, e não consta que elle considere erronea a interpretação que aquelles tribunaes deram a este Regulamento, interpretação que é exactamente a mesma que lhe foi dada pelos tribunaes portuguezes.

Diz o Sr. Conde de Granville que lamenta que eu citasse *uma passagem do julgamento dos tribunaes portuguezes que envolve a accusação feita ao* City of Mecca *de ter covardemente, e por mero capricho, mettido a pique o* Insulano *só porque este, por qualquer motivo, não se afastou da sua prôa,* e acrescenta S. Ex.ª *que esta imputação de covardia e deshumanidade lançada tão leviana e inconsideradamente dos bancos judiciaes contra os Officiaes e tripulação de um navio inglez não póde deixar de excitar os sentimentos de uma dolorosa surpreza na Inglaterra, quando ali se publicarem os documentos relativos á questão.*

O Governo de Sua Magestade sente que uma ou outra phrase menos clara no original ou na traducção, um erro de copia ou qualquer outra circumstancia induzisse o Sr. Conde de Granville a dar á citada passagem uma interpretação que não é a que resulta do seu contexto. O Juiz que proferiu aquelle julgamento não se referia directamente ao *City of Mecca*—não fallava em particular—fallava em geral. O que elle dizia é que *nem o regulamento portuguez, nem o regulamento inglez, nem regulamento algum, nem o simples bom senso, nem os deveres da humanidade podiam permittir que um navio, só porque outro, por qualquer motivo, se não afastou da sua prôa, podendo evitar o sinistro, o mettesse no fundo, sacrificando covardemente e por mero capricho as vidas e fazendas que iam a bordo do outro.* As palavras—*sacrificando vidas*—bastam a mostrar que o Juiz não se referia ao caso particular do *City of Mecca,* em que não houve sacrificio de vidas. Invocava um principio de moral e de justiça universal, que não era nem podia ser contrariado por nenhum regulamento de navegação;—affirmava que nenhum regulamento no mundo podia permittir que um navio, conscio da superioridade da sua força, abalroasse outro navio fraco e o mettesse no fundo com as vidas e fazendas que levasse a bordo, só porque est'outro não tivesse manobrado como lhe prescrevia uma regra de navegação. E affirmava isto em resposta aos argumentos dos que allegavam que o *City of Mecca* não era culpado no abalroamento do *Insulano,* porque a regra do artigo 15.º não sómente o auctorisava, mas até o obrigava a seguir inalteravel o rumo ou caminho que trazia. Fallando e argumentando assim, o Juiz portuguez exprimia um sentimento de justiça e humanidade que, longe de causar uma penosa surpreza, ha de encontrar echo e sympathia no generoso e nobre coração do povo inglez.

Não póde o Governo de Sua Magestade deixar de sentir vivamente que o Sr. Conde de Granville tomasse uma interpretação menos exacta da passagem isolada de uma sentença como sufficiente fundamento para accusar os tribunaes portuguezes de se haverem inspirado em *fortes sentimentos de preconceitos nacionaes.* Como prova ou como exemplo flagrante *(striking)* d'esta parcialidade cita o Sr. Conde de Granville o facto de *ter o jury decidido em opposição com as declarações das partes, em face dos relatorios dos Capitães dos dois navios, em face de tudo o que se havia affirmado nas allegações, que o accidente occorrêra a 3 milhas da costa,*

e de ter decidido assim com o *intuito de fixar de uma vez para sempre a competencia dos tribunaes portuguezes (in order to set at rest once for all the competency of the Portuguese Courts of justice).*

Segundo a jurisprudencia maritima geral, os relatorios dos Capitães só estabelecem a presumpção da verdade até á prova em contrario. O jury tinha de formar o seu juizo pelos depoimentos das testemunhas. É possivel que estes depoimentos o induzissem em erro; e tanto mais quanto para homens que não tenham conhecimentos technicos, nem se achem munidos dos necessarios instrumentos, é difficil calcular precisamente se um navio que se avista de terra está a 3 a 6 ou 10 milhas de distancia. Mas o que é certo é que o jury se compunha de commerciantes respeitaveis, os quaes o Sr. Conde de Granville, se houvesse sido melhor informado, não suspeitaria de se deixarem obcecar pelos preconceitos nacionaes até ao ponto de faltarem á verdade com o intento de resolverem uma questão de competencia que não podiam resolver, e que já estava anteriormente resolvida sobre fundamentos, que o proprio Governo Britannico julgou legitimos e incontestaveis.

Para mostrar quanto é infundada a accusação de parcialidade feita aos tribunaes portuguezes bastará recordar os seguintes factos que constam de documentos authenticos e são publicos e notorios, a saber:

1.° Que na primeira e mais importante acção intentada contra o Capitão do *City of Mecca*, não eram partes subditos portuguezes, mas sim os subditos inglezes Lloyds e Comp.ª, de Londres, e Smith & F.os, de Glasgow.

2.° Que se os tribunaes portuguezes não condemnaram o Capitão do *Insulano* a supportar todos ou *quasi todos* os damnos provenientes da catastrophe, porque nem os dictames da justiça universal, nem as leis do reino lh'o permittiám, deram comtudo como provados factos que depunham contra a capacidade d'aquelle Capitão.

O sincero empenho que tem o Governo de Sua Magestade em estabelecer, com respeito a esta questão a boa harmonia que em tudo e por tudo deve subsistir entre os Governos de duas Nações ligadas por tantos e tão estreitos vinculos de amisade e alliança, impunha-me a obrigação de envidar todos os esforços para explicar e justificar o procedimento do Governo de Sua Magestade; e parece-me que, dadas todas estas explicações, o Governo Britannico poderá apreciar melhor as rasões pelas quaes o Governo de Sua Magestade se julga inhibido de acceitar a sua proposta para que a questão seja submettida a uma arbitragem internacional.

Definindo a natureza d'esta proposta, o Sr. Conde de Granville diz que o Governo de Sua Magestade Britannica não propõe que se faça reviver os processos findos, e que considera definitivas as sentenças, mas pretende sustentar que o Governo Portuguez está obrigado a indemnisar os proprietarios do *City of Mecca* pelas consequencias que lhes resultaram de não haverem os tribunaes portuguezes observado o regulamento internacional de navegação. Ora os proprietarios do *City of Mecca* ainda não foram, nem provavelmente serão, obrigados a pagar somma alguma por virtude das sentenças dos tribunaes portuguezes, as quaes só podem ter execução no territorio de Portugal onde aquelles proprietarios não possuem bens. As unicas sommas que elles foram obrigados a desembolsar são as que pagaram ás

companhias francezas de seguros por virtude de uma sentença dos tribunaes francezes, que transitou em julgado depois de percorrer todas as instancias *com audiencia das partes*. Os tribunaes francezes não deram execução pura e simples á sentença dos tribunaes portuguezes. Exercendo um dos attributos da soberania nacional, examinaram a questão no fundo *(au fond)* e assim no que toca ao facto, como no que toca ao direito *(soit en fait, soit en droit)*. A sentença dos tribunaes portuguezes só tinha para os tribunaes francezes a força e o valor resultantes das rasões em que se firmava. Se os tribunaes francezes julgaram como os tribunaes portuguezes, foi porque assim o entenderam justo. Mas pela sentença dos tribunaes francezes, sómente elles são responsaveis.

E ha de Portugal ser obrigado a indemnisar os proprietarios do *City ot Mecca* das sommas que elles foram obrigados a pagar em França por virtude de uma sentença da exclusiva responsabilidade dos tribunaes francezes?

O tribunal do almirantado da Inglaterra, tendo como relator um dos mais eminentes jurisconsultos d'este Paiz e da Europa, Sir Robert Phillimore, decidiu a favor dos seguradores Lloyds a acção *in rem* que elles intentaram. Segundo diz o Sr. Conde de Granville, a decisão d'este tribunal foi annullada na appellação, o que todavia não invalida o argumento que eu inferíra d'essa decisão. Mas a acção *in personam* está pendente nos tribunaes inglezes. É possivel que estes tribunaes, examinando a questão quanto ao direito e quanto ao facto, a decidam a favor dos seguradores Lloyds, e condemnem os proprietarios do *City of Mecca* a pagar-lhes a somma em que elles seguraram o *Insulano* com as custas do processo.

E ha de Portugal ser obrigado a indemnisar os proprietarios do *City of Mecca* das sommas que elles forem obrigados a desembolsar por virtude de uma sentença proferida pelos tribunaes inglezes sob a exclusiva responsabilidade d'estes tribunaes, que tambem não são obrigados a dar execução á sentença dos tribunaes portuguezes? Póde o Governo Portuguez acceitar uma arbitragem que implica a acceitação em principio de similhante obrigação?

O regulamento internacional de navegação foi proposto ao Governo Portuguez pelo Governo Britannico conjunctamente e de accordo com o Governo Francez. Se a acceitação d'aquella proposta importa um facto ou convenio internacional, este convenio não foi celebrado sómente com o Governo Britannico, mas tambem com o Governo Francez. Se estes dois Governos têem opiniões diversas e oppostas sobre a maneira de interpretar e executar o Regulamento internacional, qual das duas opiniões ha de o Governo Portuguez seguir e fazer prevalecer na pratica?

O Sr. Conde de Granville diz que o Governo Britannico não tinha duvida em admittir como definitivo o julgamento dos tribunaes portuguezes, mas a questão que desejava submetter á arbitragem era a questão de saber se este julgamento *era incompativel com o regulamento internacional de navegação e constituia por consequencia uma infracção do pacto internacional entre os dois Governos*. Mas para mostrar que o julgamento dos tribunaes portuguezes constitue uma infracção do pacto internacional, o Sr. Conde de Granville apresenta rasões que se podem resumir nos seguintes raciocinios: provou-se perante os tribunaes portuguezes que o *Insulano*

teria evitado o abalroamento se, a tempo conveniente, houvesse, em observancia do artigo 14.º do regulamento, manobrado de modo a não estorvar o caminho ao *City of Mecca:* logo foi tambem culpado no abalroamento. Ora o artigo 1568.º do codigo commercial portuguez, dispõe que quando o abalroamento tenha logar por culpa dos dois Capitães ou das gentes das duas tripulações, cada navio supportará o seu damno: logo a disposição legal applicavel á especie era a do citado artigo. Mas os tribunaes portuguezes applicaram-lhe a do artigo 1567.º, condemnando o *City of Mecca* a supportar o damno inteiro: logo os tribunaes portuguezes deixaram de dar effeito aos preceitos do citado artigo 14.º do regulamento internacional.

Não examinarei agora se esta ultima conclusão se conteria nas premissas, embora estas fossem demonstradas. Para o meu intento basta notar que o Sr. Conde de Granville reconhece que, para provar a asserção de que o julgamento dos Tribunaes portuguezes constitue uma infracção do Regulamento internacional, é indispensavel demonstrar previamente que a disposição legal, que devia regular a responsabilidade civil pelo abalroamento, era a do artigo 1568.º e não a do artigo 1567.º do codigo commercial portuguez.

O tribunal arbitral não poderia, pois, decidir a questão da supposta infracção do regulamento internacional sem previamente decidir a questão de saber por que disposições da legislação interna de Portugal devia ser regulada a responsabilidade civil pelo abalroamento. E esta questão teria de ser submettida ao tribunal, não nos termos em que a põe o Sr. Conde de Granville, e que á primeira vista parecem dar plausibilidade á solução que S. Ex.ª propugna, mas sim nos mesmos termos em que foi posta perante os tribunaes portuguezes e por elles julgada. A questão previa que o tribunal arbitral teria de decidir seria esta: pedindo as partes a responsabilidade exclusiva de um dos dois Capitães, e não havendo meio de a distribuir em justa proposição com a culpa de cada um, podiam os tribunaes portuguezes, á face das leis vigentes em Portugal, e dos factos provados, deixar de a imputar ao *City of Mecca* que era evidentemente e incomparavelmente mais culpado do que o *Insulano,* embora este alguma culpa tivesse?

O Governo de Sua Magestade crê firmemente que, posta a questão n'estes termos, que são os verdadeiros, o tribunal arbitral não deixaria de a decidir a favor de Portugal; mas esta questão é da exclusiva competencia dos tribunaes portuguezes, e o Governo de Sua Magestade não vê meio de a submetter a um tribunal arbitral, sem fazer reviver de alguma fórma um processo findo; sem quebra dos direitos absolutos da soberania e independencia de Portugal, e dos principios do direito publico europeu.

Estes são os fundamentos pelos quaes o Governo de Sua Magestade se julga inhibido de acceitar a arbitragem proposta pelo Governo Britannico, e compraz-se ainda na esperança de que este Governo, melhor informado, os ha de considerar completamente satisfactorios.

Tem o Governo de Sua Magestade o mais vivo e sincero desejo de manter a mais perfeita intelligencia e completa harmonia com o Governo Britannico, e está profundamente convencido das vantagens e da justiça da arbitragem como meio de

resolver as questões entre Nações amigas e alliadas. Grande seria, pois, o pezar do Governo de Sua Magestade se não lograsse persuadir o Governo Britannico de que, se não acceita a arbitragem nos termos em que lhe foi proposta, é porque entende que a não póde acceitar sem quebra das prerogativas da soberania e da dignidade nacional que, por nenhuma consideração, deve sacrificar, e que o Governo Britannico de certo não tem intenção de menoscabar. E para que nem sombras de duvida possam restar sobre os sentimentos que o animam a este respeito, o Governo de Sua Magestade declara que não deixará nunca de acceitar com muita satisfação toda e qualquer proposta que lhe faça o Governo Britannico para submetter a uma arbitragem internacional a questão do *City of Mecca* ou outra, uma vez que essa proposta seja formulada de modo que possa ser acceita sem os inconvenientes que ficam ponderados, e que de certo farão o devido peso no esclarecido animo do Governo Britannico.

Aproveito, etc.

N.º 16

LORD GRANVILLE A SIR CHARLES WYKE

Foreign Office.—April, 9, 1883.—Sir.—I have to acknowledge the receipt of Mr. Barings Despatch n.º Commercial, dated the 17th of December last, relative to the case of the collision between the *City of Mecca* and the *Insulano*, and transmitting the reply of the Portuguese Government to the communication contained in my despatch n.º Commercial of the 27the September.

In that reply the Portuguese Government once more reject the friendly proposal of Her Majesty's Government to refer the whole question in difference to arbitration.

The Portuguese Foreign Minister nevertheless declares in his Note that it is his most earnest and sincere wish that a good understanding should be maintained between the two Countries, and he expresses his conviction «of the advantages and justice of arbitration as a means of settling any disputed question between friendly and allied Nations.»

In view of those assurances, I have to express the surprise and regret of Her Majesty's Government at the decision arrived at. The case is one which, as before pointed out, involves not merely private rights, but the general interests of navigation, and it is a matter of especial concern to this Country, as one of the great maritime Nations of the World, that the International Sailing Rule should be jealously guarded and scrupulously observed in the decision of collision cases by the Tribunals of the Nations which have subscribed thereto.

It is manifest that of any of those Tribunals ignore the violation of an important Sailing Rule by the Commander of a Vessel who seeks reparation for the damage he may have sustained in a collision and award him full compensation, without reference to his share in the responsibility for the disaster, the efficacy of the

Rules will be seriously impaired, and great laxity will result in their observance, apart from the injustice of such an application of them.

For this reason, the Legislature of this Country has declared by enactment in Section 17 of the «Merchant Shipping Act 1873», that if in any case of collision it is proved to the Court that any of the Rules have been infringed, the ship by which such Rule has been infringed shall be deemed to be in fault, unless it be shown that the circumstances of the case made a departure from the Rule necessary. Now, in the case of the *Insulano* it is admitted that the Commander owing to his erroneous interpretation of Rule 14 violated that Rule by persisting in his attempt to cross the bows of the *City of Mecca,* instead of getting out of her way, as he was bound to do, and there is not a vestige of evidence to show that the circumstances of the case rendered a departure from Rule 14 necessary. He was therefore clearly to blame, and though the Portuguese Code declares that where there is blame on both sides, each party shall bear his own damages, the Portuguese tribunals awarded him full compensation for the damage he sustained from the collision which insued, on the ground that the *City of Mecca* was to blame for not taking timely measures to avert the catastrophe to which the original violation of Rule 14 by the *Insulano* undoubtedly gave rise.

In reply to the question why the article of the Portuguese Code was not applied, which declares that, where there is blame on both sides, each party shall bear his own damages, it is answered that the *City of Mecca* did not set up that defence. It follows, therefore, that the salutary enactment of the Portuguese Code above refered to is rendered inoperative, and a plaintiff in a collision case, who has violated an important Sailing Rule, escapes the consequence of his fault because the defendant has not admitted in his pleadings that there was blame on both sides, but seeks to throw the whole blame on the plaintiff. Her Majesty's Government consider that there has been a grave miscarriage of justice not only to the prejudice of the British Ship owners, but also to the detriment of the general interests of navigation.

I do not propose, however, to prolong the discussion, in view of the attitude of the Portuguese Government in relation to this case. It only remains for me to add that Her Majesty's Government fully appreciate the effort made by Sñr. Serpa to remove the painful impression created by the unjustifiable attack made from the Bench on the Captain and crew of the British vessel, but in the opinion of Her Majesty's Government the language complained of, taken in conjunction with the statement of the Judge that the collision occurred «evidently through the criminal fault of the captain» hardly leaves room for explanation.

I have to request that you will read this Despatch to the Portuguese Minister for Foreign Affairs, and leave a copy of it with him.

I am, etc.=(Signed) *Granville.*

Traducção.—Foreign Office.—Abril, 9 de 1883.—Cumpre-me accusar a recepção do despacho de Mr. Baring n.º commercial, datado de 17 de dezembro ultimo, relativo á questão do abalroamento entre o *City of Mecca* e o *Insulano,* e transmittindo a resposta do Governo Portuguez á communicação contida no meu despacho n.º commercial de 27 de setembro.

N'essa resposta o Governo Portuguez mais uma vez rejeita a proposta amigavel do Governo de Sua Magestade para submetter á arbitragem a questão em litigio.

O Ministro dos Negocios Estrangeiros Portuguez declara porém na sua nota que o seu mais vivo e sincero desejo é conservar entre os dois Paizes a boa intelligencia, e exprime a sua convicção das vantagens e justiça da arbitragem como o meio de regular qualquer questão controvertida entre Nações amigas e alliadas.

Em vista d'estas affirmações devo manifestar a surpreza e o pezar do Governo de Sua Magestade pela decisão tomada.

A questão é uma d'aquellas que, como precedentemente foi notado, envolve, não só direitos privados, mas os interesses geraes de navegação, e é objecto de especial interesse para este Paiz. por ser uma das grandes Nações maritimas do mundo, que os regulamentos internacionaes maritimos sejam ciosamente guardados e escrupulosamente observados na decisão das causas de abalroamento sujeitas aos tribunaes das Nações que adheriram a esses regulamentos.

É manifesto que se alguns d'esses tribunaes não attendem á violação de alguma regra de navegação importante da parte do Commandante de um navio, que trate de obter reparação para os prejuizos que possa ter soffrido em um abalroamento, e se os mesmos tribunaes decidem por sentença dar-lhe plena compensação, sem ter em conta o quinhão d'esse Commandante na responsabilidade pelo desastre, a efficacia dos regulamentos será seriamente enfraquecida, e resultará grande frouxidão na sua observancia, alem da injustiça de uma tal applicação dos ditos regulamentos.

Por esta rasão os Corpos Legislativos d'este Paiz estabeleceram na secção 17 da «lei da marinha mercante de 1873» que, se em qualquer caso de abalroamento, se provar perante o tribunal que alguma das regras de navegação foi infringida, o navio que a tiver infringido será julgado como tendo commettido uma infracção, a menos que se não demonstre que as circumstancias do caso o forçavam a afastar-se d'essa regra.

Agora, no caso do *Insulano,* está provado que o Commandante, em consequencia da sua erronea interpretação do artigo 14.º, violou essa regra pelo facto de persistir no seu intento de cruzar a prôa do *City of Mecca,* em vez de se desviar do seu caminho, como era obrigado a fazer; e não ha um vestigio de prova que mostre que as circumstancias do caso tornavam necessaria a derogação da disposição do artigo 14.º Por isso elle incorrêra manifestamente em culpa, e posto que o codigo portuguez declare que quando houver culpabilidade dos dois lados, cada uma das partes supportará os seus proprios damnos, os tribunaes portuguezes deram-lhe plena compensação pelos prejuizos que elle soffreu no abalroamento que se

seguiu, com o fundamento de que o *City of Mecca* era culpado por não tomar a tempo medídas para afastar a catastrophe, á qual a violação anterior do artigo 14.º, pelo *Insulano*, indubitavelmente dera origem.

Em resposta á pergunta porque não era applicado o artigo do codigo portuguez que declara que quando houver culpabilidade dos dois lados, cada parte deve supportar os seus proprios prejuizos, respondeu-se que o *City of Mecca* não apresentou aquella defeza. Segue-se portanto que a disposição salutar do codigo portuguez acima citada se tornou imperativa, e um queixoso, n'um caso de abalroamento, que violasse uma importante regra de navegação, escapa á consequencia da sua falta, porque a outra parte não admittia na sua argumentação que haja culpabilidade dos dois lados, mas procura lançar toda a responsabilidade sobre o queixoso. O Governo de Sua Magestade considera que houve uma grave derogação de justiça, não só em prejuizo dos armadores inglezes, porém tambem em detrimento dos interesses geraes de navegação.

Todavia, não é meu intento prolongar a discussão em vista da attitude do Governo Portuguez em relação a este negocio. Só me resta acrescentar que o Governo de Sua Magestade aprecia plenamente os esforços feitos pelo Sr. Serpa para destruir a penosa impressão originada pelo injustificavel ataque feito no tribunal ao Capitão da tripulação do navio inglez; porém, na opinião do Governo de Sua Magestade, a linguagem de que elle se queixa, examinada á face da asserção do Juiz, de que o abalroamento occorreu evidentemente pela criminosa falta do Capitão, difficilmente deixa logar a explicações.

Peço a V. se sirva ler este despacho ao Ministro dos Negocios Estrangeiros de Portugal, e deixar-lhe uma copia do mesmo despacho.

Sou, etc.=(Assignado) *Granville.*

N.º 17

O SR. ANTONIO DE SERPA PIMENTEL A SIR CHARLES WIKE

Maio, 15 de 1883.— Ill.mo e Ex.mo Sr.— O Governo de Sua Magestade tomou na mais seria consideração o despacho que o Sr. Conde de Granville dirigiu a V. Ex.ª com data de 9 de abril corrente, sobre a questão do abalroamento do *City of Mecca* com o *Insulano*. e de que V. Ex.ª me deu uma copia depois de me ter feito a honra de m'o ler, em conformidade com as instrucções que recebêra.

N'este despacho declara o Sr. Conde de Granville que não é sua intenção prolongar a discussão da referida questão; e, pela sua parte, o Governo de Sua Magestade julga tambem exhausto o assumpto, e tanto mais quanto não poderia continuar a discutil-o sem ser forçado a repetir argumentos que julga concludentes e que todavia se lhe afigura não foram ainda refutados.

Não póde, porém, o Governo de Sua Magestade deixar de envidar todos os esforços para pôr na maxima evidencia os verdadeiros sentimentos que o animam com

respeito á arbitragem internacional, e que, com grande mágua, vê que não foram ainda devidamente apreciados pelo Governo Britannico.

Na nota que em 9 de dezembro tive a honra de dirigir ao Sr. Baring, então Encarregado de Negocios da Gran-Bretanha, eu dizia:

«Tem o Governo de Sua Magestade o mais vivo e sincero desejo de manter a mais perfeita intelligencia e completa harmonia com o Governo Britannico, e está profundamente convencido das vantagens e da justiça da arbitragem como meio de resolver as questões entre Nações amigas e alliadas. Grande seria, pois, o pezar do Governo de Sua Magestade se não lograsse persuadir o Governo Britannico de que, se não acceita a arbitragem nos termos em que lhe foi proposta, é porque entende que a não póde acceitar sem quebra das prerogativas da soberania e da dignidade nacional que, por nenhuma consideração, deve sacrificar, e que o Governo Britannico de certo não tem intenção de menoscabar. E para que nem sombras de duvida possam restar sobre os sentimentos que o animam a este respeito, o Governo de Sua Magestade declara que não deixará nunca de acceitar com muita satisfação toda e qualquer proposta que lhe faça o Governo Britannico para submetter a uma arbitragem internacional a questão do *City of Mecca* ou outra, uma vez que essa proposta seja formulada de modo que possa ser acceita sem os inconvenientes que ficam ponderados, e que de certo farão o devido peso no esclarecido animo do Governo Britannico».

No despacho que tenho presente, o sr. Conde de Granville diz que, em vista d'estas seguranças, não póde deixar de manifestar surpreza e pezar pela conclusão a que o Governo de Sua Magestade chegára, rejeitando mais uma vez a amigavel proposta que lhe fôra feita para submetter a uma arbitragem toda a questão.

Na minha citada nota de 9 de dezembro ultimo, eu expunha largamente algumas circumstancias de que me parecia que o Governo de Sua Magestade Britannica não tinha exacto conhecimento, comprazendo-me em acreditar que essas circumstancias necessariamente haviam de fazer peso no esclarecido animo do mesmo Governo e convencel-o de que a questão do abalroamento do *City of Mecca* com o *Insulano* não podia ser submettida a uma arbitragem nos termos em que para este fim a formulára o Sr. Conde de Granville.

N'aquella nota eu mostrava que não foi por virtude da sentença, proferida pelos tribunaes portuguezes, mas sim por virtude de uma sentença confirmada em todas as instancias dos tribunaes francezes, que os proprietarios do *City of Mecca* foram obrigados a indemnisar dos damnos soffridos pelo *Insulano* os seguradores francezes subrogados nos direitos dos proprietarios d'este navio. Não deram os tribunaes francezes execução á sentença dos tribunaes portuguezes; mas exercendo, como se diz na propria sentença, um dos attributos da soberania nacional, examinaram a questão no fundo *(au fond)* e assim no que toca ao direito como no que toca ao facto *(soit en fait, soit en droit)*. É verdade que a julgaram no mesmo sentido e com os mesmos fundamentos com que antes a tinham julgado os tribunaes portuguezes, mas esta conformidade de opiniões não estabelece solidariedade entre estes e aquelles tribunaes. Se do julgamento dos tribunaes francezes resultassem damnos, pelos

quaes devesse responder algum Estado, á França e não a Portugal tocaria essa responsabilidade.

Está o Governo de Sua Magestade intimamente convencido de que nenhum tribunal arbitral poderia condemnar Portugal a responder pelos actos dos tribunaes francezes, ou a indemnisar os proprietarios do *City of Mecca* das sommas que elles foram obrigados a pagar por virtude de uma sentença e de um mandado d'aquelles tribunaes; mas submettendo a questão a um tribunal arbitral, o Governo de Sua Magestade reconheceria em principio ou hypotheticamente uma obrigação que nenhuma Nação póde reconhecer de modo e em caso algum — a obrigação de responder pelos actos das auctoridades de outra Nação.

Estranhando que o governo de Sua Magestade não acceitasse a arbitragem proposta, o sr. Conde de Granville passa em silencio as circumstancias expostas na minha anterior nota, e que são precisamente as que determinam e justificam o procedimento estranhado; e assim eu devo ainda esperar que, quando S. Ex.ª tomar em consideração essas circumstancias, não só ha de julgar plenamente justificado este procedimento, mas até reconhecer que á provada generosidade e justiça dos sentimentos do Governo de Sua Magestade Britannica repugnaria qualquer acto que tivesse por fim tornar Portugal responsavel pelas consequencias do julgamento dos tribunaes da França.

É a arbitragem uma instituição que tem por fim manter a justiça nas relações internacionaes, sem que as pequenas Potencias sejam humilhadas perante as grandes Potencias. Sua Magestade El-Rei, o Governo e o povo portuguez applaudem e admiram as seguintes elevadas palavras que Sua Magestade Britannica proferíra do alto do throno da Gran-Bretanha em resposta a uma mensagem da Camara dos Deputados:

«Aprecio toda a força dos motivos philantropicos que dictaram a vossa mensagem. Tenho procurado sempre estender, pelo meu conselho e pelo meu exemplo, todas as vezes que se me tem offerecido occasião, a pratica de resolver as questões entre as Nações, submettendo essas questões ao juizo imparcial de Potencias amigas, e promover a adopção de regras internacionaes conformes com os interesses de todos. Continuarei a seguir esta linha de procedimento, tendo em conta o tempo e as circumstancias, todas as vezes que me parecer que isto se póde fazer com vantagem.»

Entre os mais valiosos serviços prestados pela Gran-Bretanha á civilisação e á humanidade, a historia ha de registar o de ter contribuido efficazmente pelo seu exemplo para consagrar na pratica das Nações cultas o principio da arbitragem internacional.

Portugal, como o mais antigo e fiel alliado da Gran-Bretanha, julga ter melhor direito do que qualquer outro Paiz a que ella o associe n'esta obra de civilisação, e sempre tem professado o mais sincero desejo de que as questões, em que porventura não possam chegar a um accordo, sejam resolvidas por meio da arbitragem.

Affirmando estes sentimentos, o Governo de Sua Magestade reitera a declaração feita na minha anterior nota, e que, longe de estar em contradicção com elles, os con-

firma — e é que o Governo de Sua Magestade não deixará nunca de acceitar qualquer proposta que lhe faça o Governo Britannico para submetter a uma arbitragem internacional a questão do *City of Mecca* ou outra, uma vez que essa proposta seja formulada de modo que o simples facto de a acceitar não importe uma quebra das prerogativas da soberania nacional, ou não implique, como no caso sujeito, o reconhecimento de uma obrigação que nenhuma Nação póde reconhecer, nem ainda em principio ou hypotheticamente, a obrigação de responder pelas consequencias dos actos das auctoridades ou dos poderes publicos de outra Nação.

Aproveito, etc.